

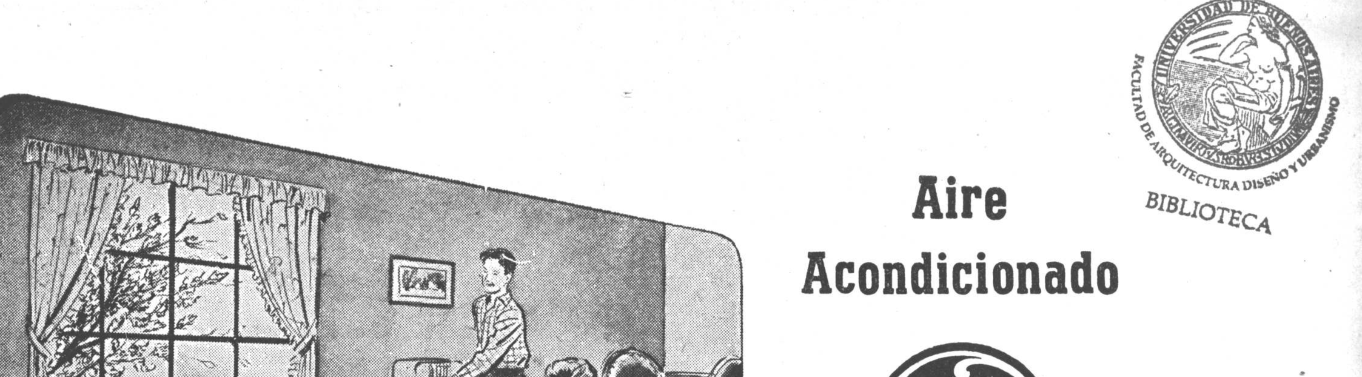
INTERIOR DE UN EDIFICIO PROVISORIO EN CALIFORNIA

11

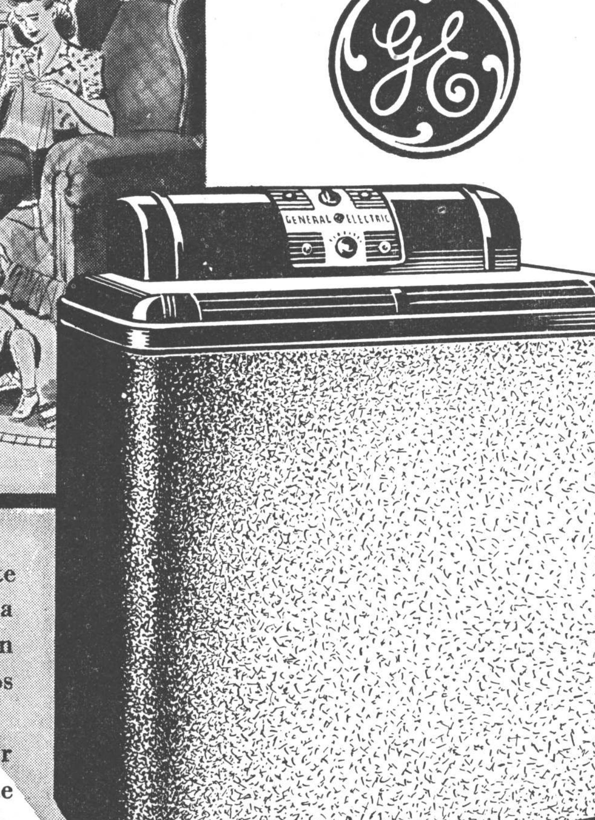
BS. AIRES, NOVIEMBRE 1946

NUESTRA ARQUITECTURA

Correo Argentino Casa Central
FRANQUEO PAGADO CONCESION Nº 291
TARIFA REDUCIDA CONCESION Nº 1089



Aire Acondicionado



La Temperatura ambiente en los edificios es un problema esencial para el profesional y el propietario. Todos buscan que, especialmente en los meses de verano, los interiores sean secos, frescos y agradables.

De todas esas ventajas se podrá disfrutar muy pronto en cualquier ambiente, mediante los modernos equipos familiares de Aire Acondicionado GENERAL ELECTRIC.

Basta conectar el equipo de Aire Acondicionado GENERAL ELECTRIC, para disfrutar inmediatamente de una temperatura agradable, en un ambiente permanentemente ventilado por la constante circulación de aire fresco, seco y puro.

Ponemos también al servicio de los profesionales la vasta experiencia y la capacidad técnica de GENERAL ELECTRIC en Instalaciones Centrales de Aire Acondicionado.

EQUIPOS DE AIRE ACONDICIONADO

GENERAL ELECTRIC

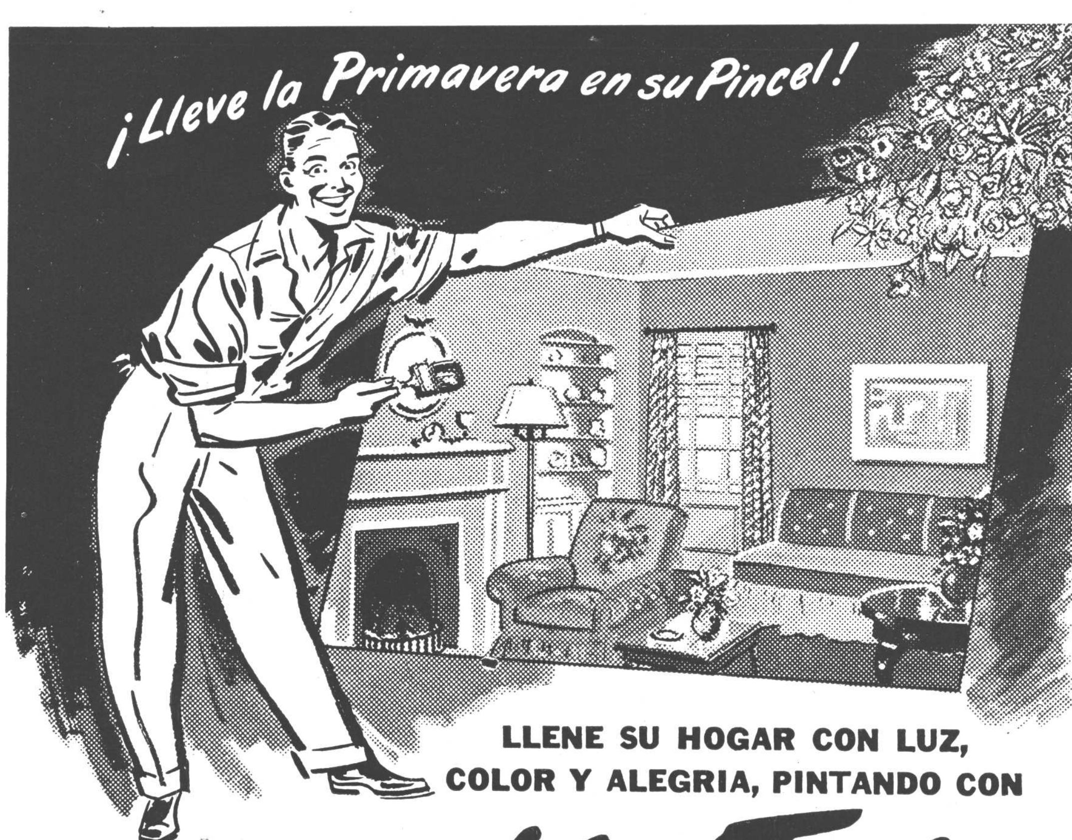
Un producto de General Electric Co. U. S. A.

GENERAL ELECTRIC
SOCIEDAD ANONIMA

Tucumán 117
Buenos Aires

Corrientes 732
Rosario





LLENE SU HOGAR CON LUZ, COLOR Y ALEGRIA, PINTANDO CON

Kem-Tone

Pintura mate para interiores

¡Lleve la Primavera a su hogar, haciendo que quede más hermoso, alegre y acogedor! ¡Aproveche la época propicia para pintar rápidamente y sin molestias los ambientes con KEM-TONE! ¡Los llenará de color, de luz y de alegría!



¡KEM-TONE REUNE ESTAS MULTIPLES VENTAJAS!

- Es una pintura al aceite que se mezcla con agua.
- Es fácil de aplicar.
- No requiere mano de sellador ni de petrificante.
- Cubre con una sola mano la mayoría de las superficies interiores.
- Seca en una hora.
- Es un acabado mate perfecto.
- No tiene olor desagradable.
- Los pinceles se limpian con agua y jabón.
- Es lavable y económico.
- De gran duración.
- Se ofrece en los más nuevos y atractivos colores.

KEM-TONE se vende en forma concentrada y con 1 litro se obtiene hasta 1 1/2 litros de pintura lista para usar. Solicítelo en Ferreterías y casas del Ramo

ENAMELOID: Esmalte decorativo sintético para interiores y exteriores.
SEMI-LUSTRE: Pintura satinada para interiores.
S W P: Pintura brillante preparada para exteriores.
FLAT-TONE: Pintura mate para interiores, lavable y sanitaria.

... y un acabado para cada superficie.

CUBREN LA TIERRA

SHERWIN WILLIAMS ARGENTINA S.A.

Corrientes 222 - U. T. 32 (Dársena) 3045 - Buenos Aires

SUCURSALES EN BUENOS AIRES, ROSARIO, CORDOBA Y MAR DEL PLATA


SUAVES y FRESCAS BRISAS
CON UN
VENTILADOR
ELECTRICO
Viva comodamente
con la ayuda de los
APARATOS ELECTRO-DOMESTICOS
CIAE
CIA. ITALO ARGENTINA DE ELECTRICIDAD
SAN JOSE 180
U. T. 37 - RIVADAVIA 4461



LA POLITICA INGLESA DEL ALOJAMIENTO POPULAR VISTA POR UN AMERICANO

Conferencia leída en el Instituto Real de Arquitectos Ingleses por el señor Jacobo Crane.

Me siento feliz de la oportunidad que se me brinda de resumir mis impresiones recogidas durante las ocho semanas que he permanecido en este país. Pero estoy en dudas, porque temo ser acusado de jugar el papel del observador extranjero, que pretende llegar a conclusiones fundadas en un conocimiento superficial de las cosas.

He tenido la oportunidad de discutir vuestros problemas con los cuatro ministros principales que entienden en ellos, con los correspondientes funcionarios de Escocia y Gales, con muchas personas ajenas al gobierno y, lo que es más importante, con figuras principales de veinte gobiernos locales.

En todas partes he sido acogido con sentimientos de amistad y tratado con franqueza. Por todo ello estoy sumamente agradecido. La visita a Inglaterra no sólo ha resultado grata para mí, sino también muy provechosa.

Y he tenido la buena suerte de hacer un estudio intensivo de los problemas en un momento verdaderamente histórico. Yo creo que muchas de las grandes consecuencias de la construcción de ciudades, y, prácticamente, todo el carácter de la vida urbana inglesa, están en la balanza en estos días de preparación para los períodos de transición y de post guerra. Para Inglaterra como para los Estados Unidos, la comprensión, habilidad y energía con que encaren la labor de hacer verdaderas ciudades de nuestros desparramados campos industriales, determinarán el resultado por muchos años. Con todas las fuerzas en juego en este momento, se está moldeando la verdadera naturaleza de la vida en las ciudades del futuro.

Algunas Impresiones Generales.

Esta es mi tercera visita a Gran Bretaña. Si lo comparo con lo que vi en 1921, noto tres grandes cambios en vuestras ciudades. Primero, el daño hecho por el enemigo es muy aparente. Segundo, las grandes ciudades se han desparramado sobre el campo circundante; pero esto es también cierto para todas las ciudades industriales y comerciales del mundo entero. Tercero, y lo más importante y también lo más alentador, la política del alojamiento, fomentada por los concejos locales, constituye una gran ola de vida nueva en la envejecida estructura urbana física. Desde luego, se pueden apuntar críticas menores. Pero el resultado total, el resultado acumulativo de los dos o dos millones y medio de casas construídas por las autoridades locales y las empresas privadas entre las dos guerras, patrocinadas por las autoridades locales y con la ayuda del gobierno central, han creado un cambio dramático y maravilloso tendiente a mejorar toda la escena urbana.

(Continúa en la pág. 314).

Refrigeración SIAM

Lavarropas SIAM

Filtros centrales SIAM

Bombas centrífugas SIAM

AL FRENTE DE LA EDIFICACION MODERNA...

Refrigeración, lavarropas eléctricos, bombas centrífugas, y filtros centrales SIAM - son preferidos por una gran mayoría de profesionales, en mérito a su alta calidad.



Avenida de Mayo 1302 - U. T. 37 - 1081 - Bs. As.

LA POLITICA INGLESA...

(Viene de la pág. 310).

Originada en tal experiencia, me parece que la política, los planes y los programas que están ahora tomando forma, tanto en lo nacional como en lo local, han apuntado en la buena dirección. Estoy pensando en los conceptos sobre la naturaleza de la vida urbana y en las políticas sobre el uso de la tierra, la erección de viviendas y las facilidades comunales que estoy viendo emerger y cristalizar. Muchas cuestiones básicas se han convertido en importantes temas de discusión pública pero, según yo lo entiendo, la tendencia general es esencialmente buena. En este terreno creo que hay un gran progreso realizado en los últimos veinte años. Mi entusiasmo está mitigado solamente por algunas evidencias de demora. La formulación de políticas efectivas para la construcción y reconstrucción de ciudades, parece andar tan despacio en los Estados Unidos como en Inglaterra. Yo sé muy bien que la construcción en gran escala no puede empezar ahora; y entiendo el valor del tiempo en el proceso democrático. Por ello la demora aparente no es sorprendente para mí. Pero tengo la impresión que cada cuestión fundamental es resuelta solamente a último momento, y como resultado los programas pueden ser puestos en acción apresuradamente y mal preparados. Yo no estoy absolutamente seguro de la verdad de mi observación. Sin embargo, si ella tiene algún fundamento y si este es el período crítico de preparación para ustedes, como creo que es para nosotros, podemos preguntarnos si no se perderán la oportunidad, el impulso y el esfuerzo, a lo menos en parte.

Realmente he visto uno de los magníficos esfuerzos de este tiempo. Evidentemente, la manera en que el gobierno y las autoridades locales se han puesto —después de los primeros terribles años de la guerra y en medio del esfuerzo para ganarla— a hacer los grandes planes para el futuro, ha sido una real inspiración para mí. Pienso en Coventry y no olvidaré el coraje, energía y competencia con que esa comunidad está realizando su programa de reconstrucción. Y ello es también cierto respecto a todas las otras que he visitado.

Para nuestras ciudades y para las ciudades de otros países, desearía que tuviéramos algún método razonado para determinar el tipo de estructura física que sería el mejor para una situación determinada. Desearía que tuviéramos algún método de computar y balancear los factores socio-económicos para guiar la política, por ejemplo en lo que se relaciona con la centralización *versus* dispersión. Desde luego que ustedes tienen su manera de pensar sobre este asunto. Tal vez ese asunto no ha cristalizado aquí ni en los Estados Unidos. Puede ser que la Unión Soviética esté adelante de nosotros en la materia. Este me parece uno de los muchos puntos en que un intercambio de experiencias entre todos los países del mundo, nos ayudaría a resolver algunos de los problemas más oscuros y fundamentales. Tengo la impresión de que en esta mate-

(Continúa en la pág. 318).

LA POLITICA INGLESA...
(Viene de la pág. 314).

ria estamos tratando de curar allí donde, en realidad, deberíamos crear de modo nuevo. La trascendencia social de la economía política del alojamiento —casas y comunidades—, constituye una consideración fundamental y una fuerza poderosa.

He quedado impresionado por la importancia del papel asignado al gobierno —central y local—, y por la gran responsabilidad que el gobierno asume en Gran Bretaña. En un mayor grado que en nuestro país, el gobierno parece ser considerado el agente del pueblo, el agente hacia el cual tanto las empresas privadas como las públicas, se vuelven para encontrar el patrocinio y ayuda que necesitan para realizar lo que la comunidad desea que se haga. En esta materia, parece que hay una relativa armonía y un sentimiento de tolerancia y de cooperación. Por el contrario, yo diría que para un extranjero, la multiplicidad y complejidad de los estatutos y relaciones es como para dejar perplejo.

Necesidad de Vivienda. Estados Unidos e Inglaterra

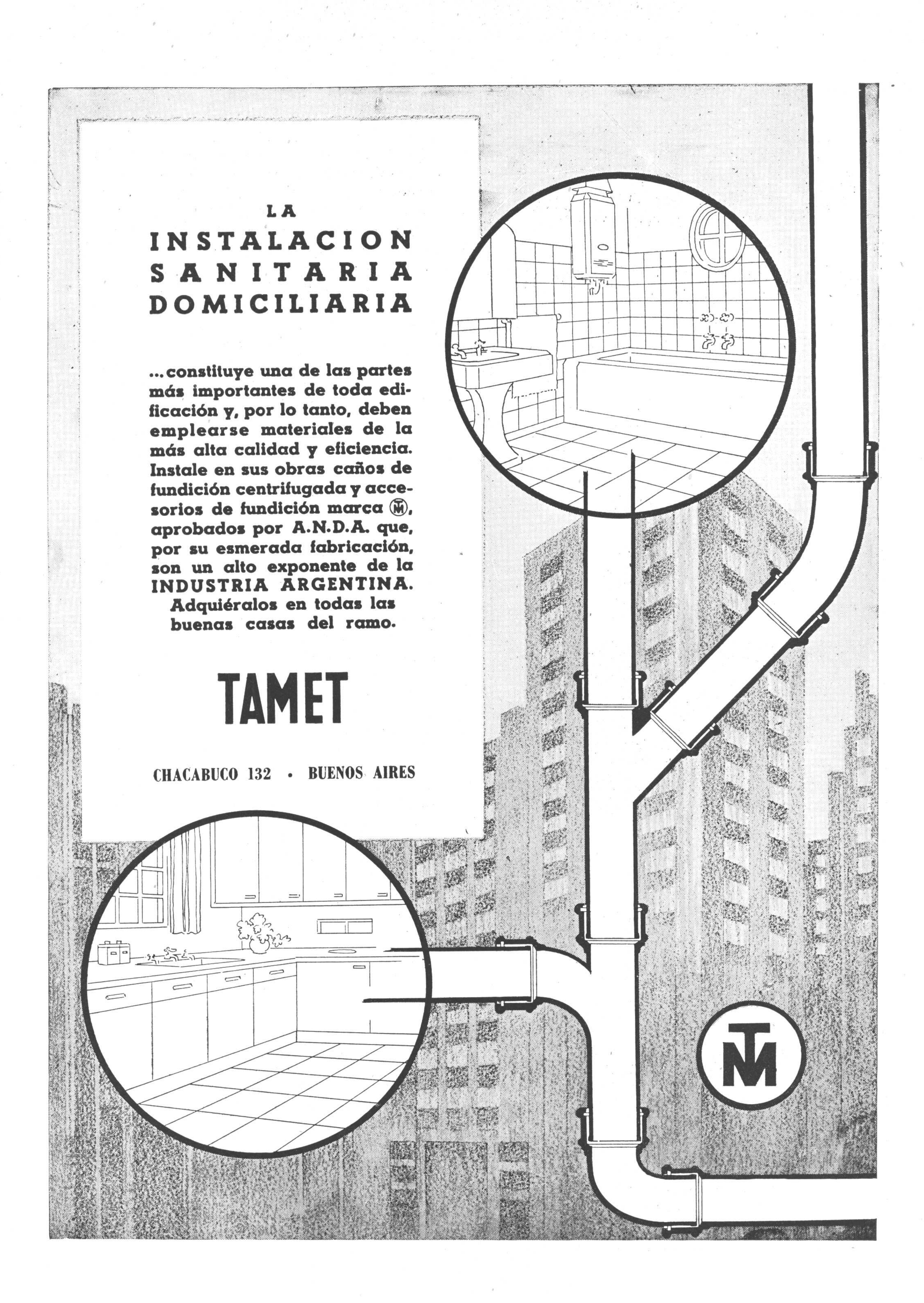
En los Estados Unidos acabamos de pasar una crisis del alojamiento y estamos abocados a otra.

Cuatro millones de trabajadores de guerra, involucrando tal vez a 10.000.000 de personas, fueron sacados de las localidades que habitaban y llevados a centros de producción de artículos para la guerra. La mitad fueron acomodados en casas existentes. Se construyeron alrededor de 2.000.000 de casas de diferentes tipos para la otra mitad, construídas con extraordinario apuro, durante un período en que la producción de guerra tenía gran prioridad en cuanto a materiales, mano de obra y transporte. Esa fué una tarea monumental. Para realizarla, la responsabilidad fué descargada en el gobierno central y fué entonces establecida la Oficina Nacional del Alojamiento. Esta oficina reunió, bajo la dirección de un administrador, John B. Blanford, Jr, todas las facilidades del Gobierno Federal en cuanto a planificación, financiación, construcción y administración para proveer los alojamientos de tiempo de guerra en todo el país.

Esa organización destinada a levantar casas para tiempos de guerra, desarrolló métodos para analizar los requerimientos del alojamiento, para programar los trabajos y para descubrir y utilizar todos los recursos de la nación, tanto en edificios existentes como para construcciones nuevas. Entre otros recursos las técnicas de la prefabricación recibieron un gran impulso; y unas 700.000 viviendas temporarias fueron construídas por el gobierno. No había tiempo para prepararse adecuadamente, y tuvimos que improvisar de la mejor manera posible, bajo las difíciles circunstancias. Ahora ya hemos superado aquella etapa.

Nuestra crisis del alojamiento de guerra no fué muy distinta de la fase más urgente de la escasez de alo-

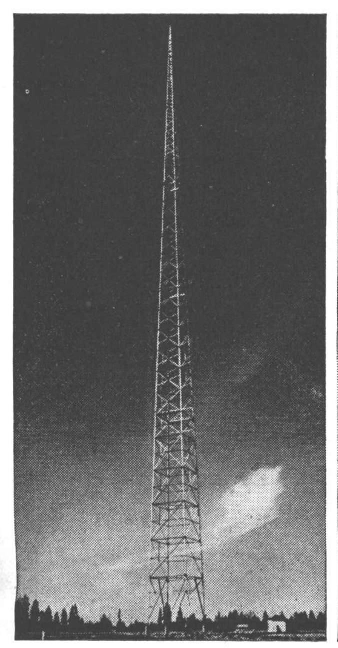
(Sigue en la pág. 322).



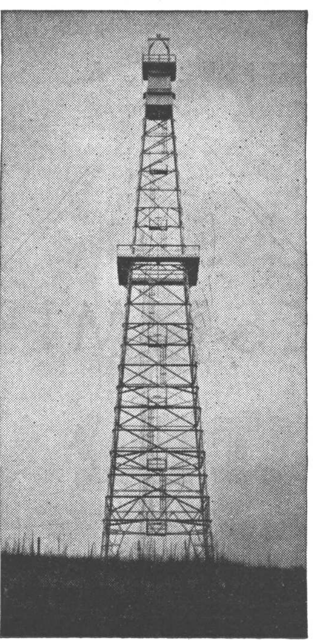
LA
INSTALACION
SANITARIA
DOMICILIARIA
...constituye una de las partes más importantes de toda edificación y, por lo tanto, deben emplearse materiales de la más alta calidad y eficiencia. Instale en sus obras caños de fundición centrifugada y accesorios de fundición marca TM, aprobados por A.N.D.A. que, por su esmerada fabricación, son un alto exponente de la INDUSTRIA ARGENTINA.
Adquiéralos en todas las buenas casas del ramo.
TAMET
CHACABUCO 132 • BUENOS AIRES
TM

TORRES DE ACERO

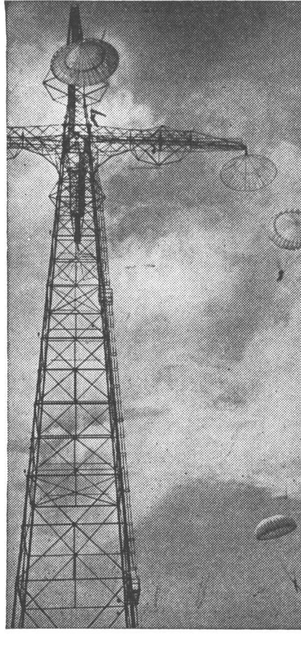
La Bethlehem las fabrica para gran variedad de usos



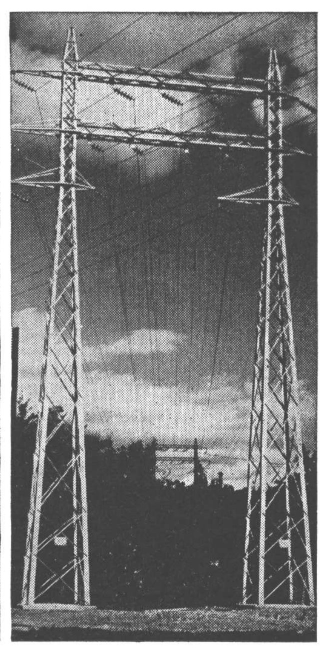
Estructura de 240 metros de altura y sostén propio, para radiotransmisión. El perfeccionamiento de radio difusión por modulación de frecuencia, así como los adelantos en la televisión, aumentarán la necesidad de esta clase de torre.



Una de cinco torres de 55 metros de altura recientemente construidas y erigidas por la Bethlehem Steel para el Ejército de los E.U.A. Todo el acero que se usó en las torres que figuran en estos grabados, fué fabricado por la Bethlehem.



La Bethlehem construyó muchas torres como ésta para enseñanza de paracaidistas en el ejército. Muchas de las personas que visitaron la Exposición Mundial en la Ciudad de Nueva York, recordarán el salto de paracaídas construído por la Bethlehem.



Sobre estas gigantescas torres de acero, la energía eléctrica se transmite de un extremo del país al otro. La Bethlehem goza de una excepcional experiencia en el diseño y la fabricación de esta clase de construcciones.

La historia de la construcción de torres de acero por la Bethlehem comenzó hace algunos años cuando los postes de madera primeramente empezaron a substituirse con postes de acero.

En la fabricación de acero para torres, así como para tanques, tubería de presión, puentes, edificios y otras formas de construcción de acero, la experiencia de que goza la Bethlehem y sus facilidades de manufactura, son ventajas que todo constructor tiene gusto en aprovechar.

Comuníquese con el representante de la casa Bethlehem más cercano a su localidad; él le demostrará la forma efectiva en que estos y muchos otros productos de acero Bethlehem pueden contribuir al éxito de su negocio.



La gran fábrica de la Bethlehem en Sparrows Point es la única productora de acero en los EE.UU. situada junto a un puerto de mar. Los cargamentos de exportación van directamente de la fábrica al buque, lo cual reduce al mínimo la posibilidad de averías debidas a la manipulación adicional.

Bethlehem Steel Export Corporation

25 Broadway, Nueva York, N.Y., E.U.A. Dirección cablegráfica: "BETHLEHEM, NEWYORK"

Oficinas y representantes en todas las principales ciudades del mundo

En la Argentina, oficina para la transmisión de pedidos: Edificio Banco de Boston, Buenos Aires

70

LA POLITICA INGLESA...
(Viene de la pág. 318).

jamiento que se les presenta a ustedes ahora. Me parece que los primeros cientos de miles de nuevas casas deben ser levantadas aquí por los métodos más rápidos a la luz de la escasez de mano de obra y de ciertos materiales. Desde luego, esa es la justificación de las casas temporarias. De otra manera, lo temporario significa dificultades y desperdicios y las autoridades locales parecen entenderlo así. Se me ha dicho que la última de las casas temporarias levantadas para hacer frente al gran incendio de Londres de 1666, ha sido demolida hace solo dos años.

Ahora bien, no puede haber duda que los Estados Unidos están en buena disposición para ayudar en todo lo que puedan a resolver los problemas actuales de Gran Bretaña. Pero hay muchos factores que están siendo pesados por los que tienen la responsabilidad de la conducción del país. Tenemos una gran escasez de casas en América. Los materiales, la mano de obra y el trasporte no pueden ser usados todavía en su pleno poder. Hay escasez de bodegas. Muchos otros países necesitan casas o materiales para construirlas. Toma tiempo ensamblar y embarcar casas transportadas a largas distancias.

Nuestra escasez de viviendas es, se me ocurre, similar a la de ustedes. El administrador Blanford ha investigado las necesidades y anunciado que se necesitarán 12.000.000 de casas en los próximos diez años. Esto incluye el reemplazo de alrededor de 6.000.000 de casas anticuadas, con algunos millones adicionales para ser reemplazadas durante el segundo período de diez años. Esta es, sin duda, una vasta tarea. Los 12.000.000 guardan relación con los 4.000.000 que necesitan ustedes para el mismo período. Yo estoy seguro que deberíamos evitar lo temporario. Por razones que son válidas en nuestra situación, dependeremos principalmente de la iniciativa privada desde el comienzo. La prefabricación será usada mucho más que antes de la guerra, para casas permanentes. La principal responsabilidad volverá a las comunidades, con un plan cuidadosamente preparado de ayuda federal a fin de contribuir a que las empresas privadas y públicas proporcionen las casas necesitadas por todos los sectores del país.

Standards y Tipos de Casas en Gran Bretaña

El alto nivel de standards promulgados y generalmente aceptados aquí para los alojamientos permanentes, me parece muy bueno. Según yo lo he entendido, toda casa rural o urbana que en adelante se construya o se modernice, deberá proveer un alto standard de espacio, tanto adentro como afuera, y deberá tener agua caliente, un inodoro sanitario y facilidades para bañarse. Estos standards son probablemente los más altos del mundo,

(Sigue en la pág. 326).




25 AÑOS DE SERVICIO CONTINUADO
SON LA MEJOR PRUEBA DE SU EFICIENCIA
POLUX
MARCA REGISTRADA
NUEVO MODELO
La robustez de sus piezas y su sencillo mecanismo hacen de
POLUX la válvula de vida ilimitada
CARLOS M. PIÑEYRO
SUCESOR DE FELIX CARUGHI
CORDOBA 1865
CASA DE ANGELIS
U. T. 44 - 0044



LA POLITICA INGLESA...

(Viene de la pág. 322).

hoy. Yo solo tengo entusiasmo por estos hechos. He visto estos standards aplicados en sitios como Middlesbrough, hijo de las tradiciones en parte infortunadas del siglo XIX. Fuí informado que en Middlesbrough todas las casas están ahora provistas con un w. c. interior, individual. La planificación de post guerra está ya en principio de realización.

El deseo general y la política general que favorece a los cottages con jardines, me parece a mí que reflejan una tradición mundial que es buena y que ahora está reviviendo. Los programas de las autoridades locales para asegurar facilidades comunales son excelentes. Nuestros ensayos de tiempos de guerra de muchas teorías sobre centros comunales, pueden haber desarrollado una experiencia útil para ustedes.

En cuanto a los tipos de casas y al uso de materiales y métodos de construcción en Gran Bretaña, yo estoy perplejo. Aparentemente estas cuestiones están más influenciadas por la tradición que lo que ocurre entre nosotros. Para mí que ellas están demasiado trabadas por la tradición. Yo tengo un fuerte prejuicio en favor de diseños más abiertos, flexibles e ingeniosos. A mí me parece que la excelente tradición georgiana puede ser adaptada a las tendencias modernas en el uso de su plan abierto, sus grandes ventanas, sus techos planos.

Para ilustrar mi pensamiento acerca del uso de los materiales, yo no podría lamentar el hecho de que las canteras de piedra del distrito de Glasgow están a punto de agotarse. A mí me parece que la piedra no es un buen material para casas pequeñas —porque es caro, frío y húmedo. Debemos mantenernos en estrecho contacto para intercambiar informes sobre los nuevos materiales que están siendo producidos en su país y en el nuestro.

La cocina conveniente parece que está tomando forma —y también la casa conveniente. Desde luego, estoy contenido en mi optimismo por el *impasse* en cuanto a la calefacción central. Entre otras muchas cosas interesantes que vi en Leeds, fuí impresionado por los trabajos que se hacen en materia de calefacción central y otros servicios centrales para casas de departamentos, y también por los trabajos que desarrollan para combinar el fuego abierto con los elementos de la calefacción central en las casas. Este último también me causó muy buena impresión en algunos diseños corrientes para casas temporarias. Espero que estas tendencias se desarrollarán mediante la experimentación y la demostración. Los roperos secadores que vi en cierto número de casas me parece que encierran una idea que podremos adoptar en ciertos casos.

La arquitectura de casas individuales es en gran parte una cuestión de preferencias personales. Yo creo que ella es mejor en los alrededores de Birmingham y sus alrededores. De todos modos, espero que los nuevos materiales y una nueva manera de proyectar, producirán una nueva y fresca arquitectura.

(Sigue en la pág. 328).

LA POLITICA INGLESA...

(Viene de la pág. 326).

Para resumir todo este aspecto del problema, hay una revolución técnica que se está produciendo en todas partes en materia de alojamiento. ¿Por qué no alcanzaría a Gran Bretaña?

Planeo y Alojamiento por las Autoridades locales

Pero lo que más me impresionó fué la calidad de los proyectos y la administración de los gobiernos locales. Los pasados cien años de experiencia, más la dirección realizada por el gobierno central y por diversos individuos y asociaciones, han producido una organización realmente excelente, que capacita a las comunidades para encarar la política de proyectar alojamientos. La manera en que la responsabilidad es descargada en los consejos locales y sus comités y funcionarios, me parece superior a nuestro sistema prevaleciente de establecer agencias de planificación y alojamiento ad-hoc. En general, parecería que la habilidad para proyectar alojamientos está muy adelante respecto a la eficacia de los proyectos generales de planificación, y esta situación es seriamente considerada por las autoridades que no están todavía empeñadas en la racionalización de sus zonas urbanas.

Pero también la planificación local está marchando muy bien. El trabajo anterior no ha sido perdido. En Bristol, por ejemplo, la excelente calidad del planeo de hoy deriva en parte no pequeña de lo que se comenzó hace veinticinco años. En las primeras ciudades que me tocó visitar después de Londres: Portsmouth y Plymouth, yo tuve una sensación de realizaciones felices que fué confirmado en todas las demás ciudades. Y, desde luego, los planes para el condado y la región de Londres, cualesquiera que sean los ajustes que haya que hacer, son, sin duda, ejemplos clásicos para el mundo —y un nuevo punto inicial en la historia de las grandes ciudades de occidente.

En cuanto a la remodelación de las zonas centrales, el efecto de los bombardeos ofrece una oportunidad y la nueva Ley de Planificación de las ciudades y el campo ofrece un instrumento (tal vez todavía no perfeccionado) que los pone a ustedes con ventajas respecto a nosotros. Nosotros todavía no hemos llegado tan lejos como ustedes en la remodelación de los distritos comerciales. Y para estos programas ustedes tienen una gran ventaja en el hecho de que ordinariamente no se pagan compensaciones por las viviendas inservibles que se recomienda demoler. Nosotros tenemos algunos nuevos métodos para analizar los distritos con construcciones inadecuadas y estamos estudiando las medidas para conservar los barrios que no podrán ser remodelados durante algunos años.

Como ocurre en los Estados Unidos, los gobiernos locales están aquí enfrentados con los problemas de racionalizar el desarrollo suburbano. Me ha impresionado mucho el cuidadoso planeo para la suburbanización, a fin de recibir allí el excedente de la

(Sigue en la pág. 330).

LA POLITICA INGLESA...

(Viene de la pág. 328).

población industrial que se ha de descentralizar de las zonas industriales de las grandes ciudades. Las realizaciones y el programa de compras de tierra por las municipalidades están muy adelantados. Por ejemplo, entiendo que Liverpool posee ahora 3642 hectáreas de las 10.926 que forman el total de la ciudad, más 3237 hectáreas fuera de los límites de la misma. Los controles establecidos para la zonización y la construcción, parecen funcionar perfectamente bien, tanto desde el punto de vista del interés público como del de las empresas privadas. Nuestra zonización sin compensación, tiene algunas ventajas, dadas nuestras circunstancias peculiares.

La conservación de cinturas verdes abiertas, y el desarrollo de satélites y suburbios planeados, resultan alentadores para un americano. Me ha resultado muy agradable visitar de nuevo Bourneville, Letchworth, Welwyn y Whythenshawe y sus pobladores, que trabajan extremadamente bien.

Yo creo que hemos aprendido algo respecto a preparación de terrenos para asegurar la comodidad, la economía y la privacidad. En cambio creo que nosotros hemos trabajado mejor en cuanto a plantaciones de árboles en calles y caminos.

En la administración de casas levantadas por las autoridades locales, hemos adoptado generalmente el principio de ajustar el alquiler a las entradas de la familia, cosa que creo debería ser tenida más en cuenta aquí.

Hemos comenzado a usar algunos nuevos métodos para analizar las necesidades de alojamiento, por el número de casas, por zonas geográficas y por grupos clasificados según sus entradas. Las investigaciones relativas a este último punto revelan la necesidad de medidas especiales para alentar la construcción para ciertas familias de entradas medias, digamos la gente de este país que gana entre £400 y 800 por año, que son personas que desempeñan tareas esenciales en ciertas industrias. En Manchester, donde encontré muchas cosas que me interesaron, parece haberse establecido un método útil para predecir la probable proporción en la composición de las familias y por lo tanto para proyectar barrios con el número aproximado de viviendas que se necesitarán para personas solas, para familias de distinto número de componentes, para personas ancianas, etc.

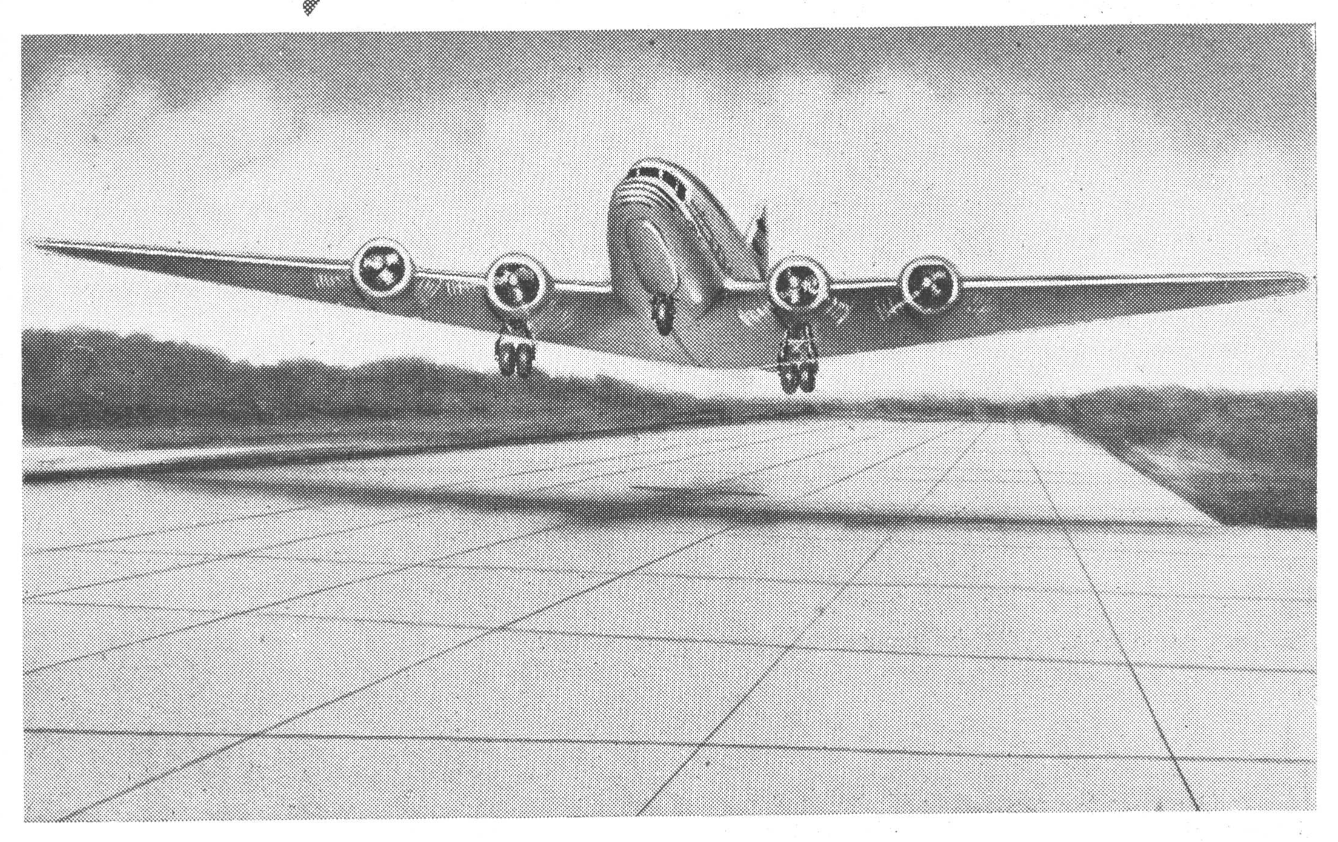
Nosotros siempre procedemos a establecer los costos en dólares y después a proyectar la financiación. Yo creo que muchos de los proyectos y programas de edificación de casas que se realizan aquí, se beneficiarían por una estimación semejante en todos sus aspectos.

¿Puedo adelantar algunas observaciones generales respecto a la posición de sus autoridades locales? Ellas tienen bastante experiencia ganada en un período suficientemente largo, como para estar listas ahora para guiar bien el desarrollo suburbano, siempre que se remuevan algunos obstáculos

(Continúa en la pág. 332).



Aeropuertos Modernos...



CONSAGRATORIA APLICACION DEL HORMIGON DE CEMENTO PORTLAND

El funcionamiento regular de un aeropuerto depende de la permanente seguridad que ofrezcan sus pistas para despegue y aterrizaje. Estas son elementos vivos que forman parte del vuelo y deben ser proyectadas en unidad con las máquinas y en armonía con la red aérea que éstas sirven.

La experiencia de los más grandes y modernos aeropuertos del mundo —como los de Nueva York, Londres y Montevideo— ha consagrado al hormigón de cemento pórtland como el material superior para obtener la seguridad requerida y como el único capaz de satisfacer totalmente este conjunto de condiciones:

Máxima resistencia, duración, visibilidad y economía. * Mínima conservación y reparación. * Superficie indeformable, pareja, clara, limpia e inalterable por los combustibles y lubricantes. * Textura adecuada a la exacta adherencia de las ruedas. * Rigidez estructural capaz de sobreponerse a los suelos de escasa capacidad portante.

Por todo ello, el hormigón de cemento pórtland funciona en un aeropuerto como una parte vital e irreemplazable, insuperable en su fundamento técnico económico.

INSTITUTO DEL CEMENTO PORTLAND ARGENTINO

LA POLITICA INGLESA...
(Viene de la pág. 330).

que quedan. En cuanto a la reconstrucción de las áreas centrales de las ciudades, hay mucha menos experiencia, y las dificultades son mayores. Esto último es también cierto en América.

Las autoridades locales de aquí, como las de Estados Unidos, parecen estar adelante respecto al gobierno central en cuanto a definir claramente algunos de los problemas, en el ensayo de métodos para tratarlos y en la valoración de las medidas básicas que deben adoptarse para cumplir lo que ellas estiman necesario. Hay buenas razones para explicar esta situación, iguales en ambos países —la guerra, los problemas económicos nacionales. De cualquier modo que sea, por mis breves observaciones yo me saco el sombrero por el coraje y la inteligencia con que las autoridades locales están proyectando el futuro desarrollo de sus ciudades.

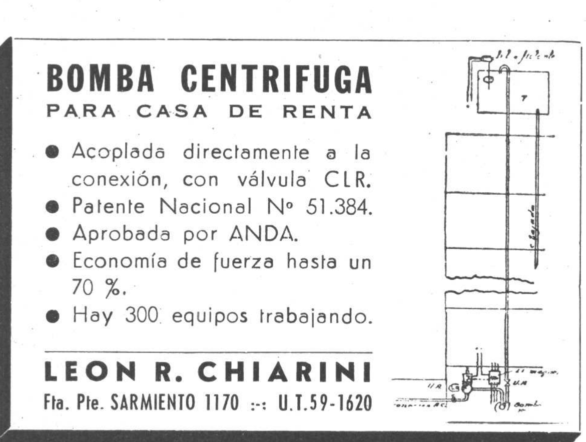
Hablando con cada autoridad local, les pregunté cuáles creían que eran los principales obstáculos y cuáles eran las probabilidades de realizar sus planes y programas. Estas son más bien aguas profundas para un visitante de dos meses, pero yo voy a resumir los obstáculos; apatía, donde se requiere un agudo interés; el casi inevitable conflicto entre el interés público y el de la propiedad privada; la formalización de ayuda financiera por parte del gobierno central; y la clarificación o reorganización de las áreas de jurisdicción de los gobiernos locales. Todo esto, incluso el último asunto, parecen exigir una política y una acción nacionales. Por lo tanto, yo estimo que en este momento de oportunidad realmente histórica, el resultado está en la balanza. Yo apostaría, pero no me atrevo a dar ventaja, a que las comunidades locales serán capaces de llevar adelante lo que crean esencial para su desarrollo, y que lo harán a tiempo.

Yo desearía hacer una mención especial de Bilston, una pequeña comunidad urbana de Black Country cerca de Birmingham. En realidad la Revolución Industrial comenzó en Bilston hace algo más de cien años. (¿Quién conoce el final de lo que empezó en Bilston?). Es una ciudad con humo, pilas de basuras, zonas abandonadas, malas viviendas y un cuadro industrial cambiante, que ha estudiado cuidadosamente pero con gran audacia los planes para su resurrección y reconstrucción.

Hablemos ahora de mis rápidas impresiones de Gales del Sud. Cardiff y Swansea tienen el más refinado orgullo cívico y el más intenso orgullo cívico. Cardiff tiene el mejor centro cívico que yo haya visto. Swansea está haciendo planes para sacar ventaja de su hermosa ubicación sobre un gran arco de playa. ¿Y en cuanto a las ciudades mineras del sud de Gales? No son peores que las

(Sigue en la pág. 334).









LA POLITICA INGLESA...

(Viene de la pág. 332).

de los Estados Unidos; y como ellas, me parece que deben ser replaneadas por completo.

Cuatro días en Escocia son solamente una introducción. Edinburgo me pareció la ciudad más distinguida de las que visité en Inglaterra. Pero en Edinburgo y en Glasgow, una gran proporción de la población vive en cavernas —familias de 5 personas y más en una caverna de piedra de una sola habitación, sin facilidades sanitarias privadas. Esta, me parece, es la peor forma de alojamiento que se me haya mostrado en Inglaterra. En 1866, Edinburgo comenzó lo que debe ser el primer ensayo de supresión de viviendas insalubres en el mundo occidental, suprimiendo zonas en que las familias estaban viviendo a razón de 500 por hectárea en inquilinatos de piedra de cinco pisos. Escocia tiene un gran programa de alojamiento a estudio —siendo el número de casas existentes de 1.200.000 y de 500.000 el de las que se han de construir para reemplazar las insalubres. Clydebank fué muy bombardeada en sus zonas residenciales, pero ahora no teme las nuevas ideas en su tarea de reconstrucción. Westquarter tiene la apariencia de ser uno de los mejores barrios de viviendas de Gran Bretaña. Glasgow tiene un departamento que estudia el problema de la vivienda, un salario semanal garantido para sus obreros de la construcción, una fábrica municipal para producir paneles para muros y una gran oficina de replanificación urbana y regional. Son duros los escoceses. Necesitan planear, y ya han comenzado.

El Programa Nacional Inglés

La política nacional del alojamiento en Gran Bretaña está emergiendo de los debates y leyes parlamentarias, de las declaraciones públicas, del trabajo de los comités consultivos, comisiones reales y grupos de investigación y de muchos y muy excelentes informes que han aparecido en los últimos dos años. A mí me parece que ello representa un gran avance respecto a la pre guerra. Y también me parece que esa política es más progresiva y realista de la que ha sido formulada en escala nacional en los Estados Unidos.

Yo creo que nosotros hemos ido más lejos en cuanto a definir el papel del alojamiento en nuestra economía nacional —la proporción de renta nacional y de inversiones, y también de mano de obra, que es posible y deseable dedicar a la construcción de casas y comunidades. Es probable que nosotros hayamos hecho una más completa investigación de nuestros recursos en materiales y producción. Tuvimos que hacerlo para nuestros planes de viviendas de guerra. Nuestros comités de Administración y del Congreso están tratando de apreciar cuidadosamente las necesidades de alojamiento de todas las categorías —la cantidad de viviendas existentes, la industria de la construcción, los problemas de financiación de vivien-

(Continúa en la pág. 338).

NUESTRA ARQUITECTURA

DIRECTOR: W. HYLTON SCOTT

11

Noviembre 1946

SUMARIO

Registro Nacional de la Propiedad Intelectual Nº 201.253

TARIFAS: Suscripción anual, en la Argentina $ 15.00; en el exterior $ 20.00. Números sueltos, en la Argentina $ 1.50; en el extranjero $ 2.00. — Números atrasados $ 3.00.

Editada por

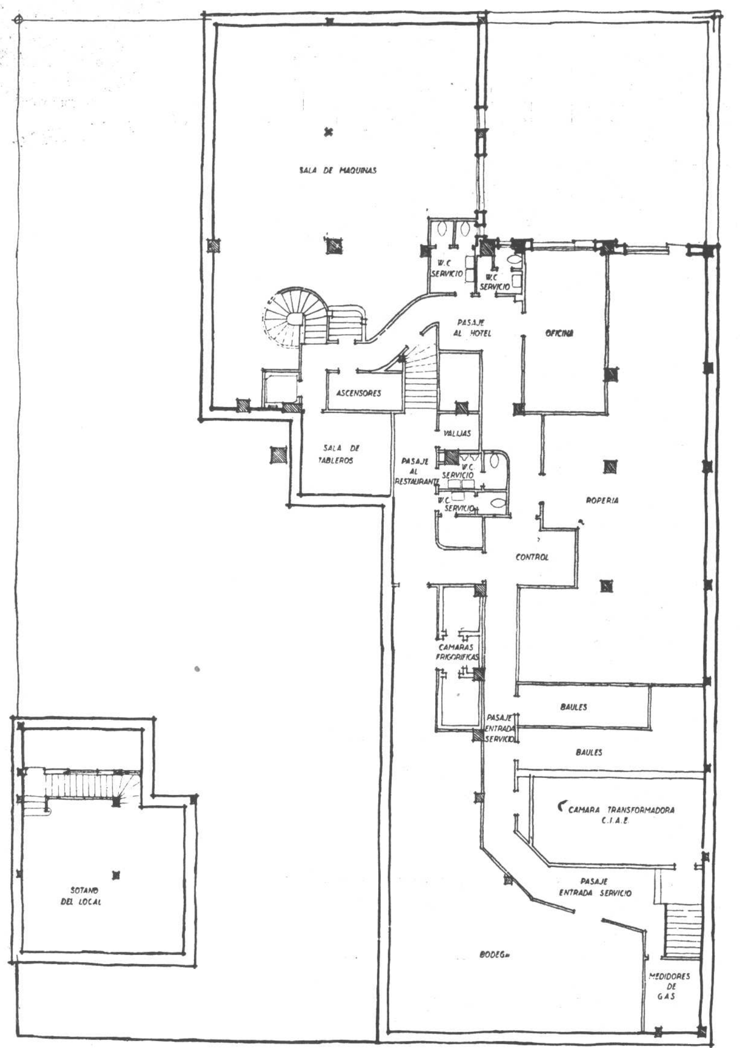
EDITORIAL CONTEMPORA S. R. L.

Capital: $ 51.000.00

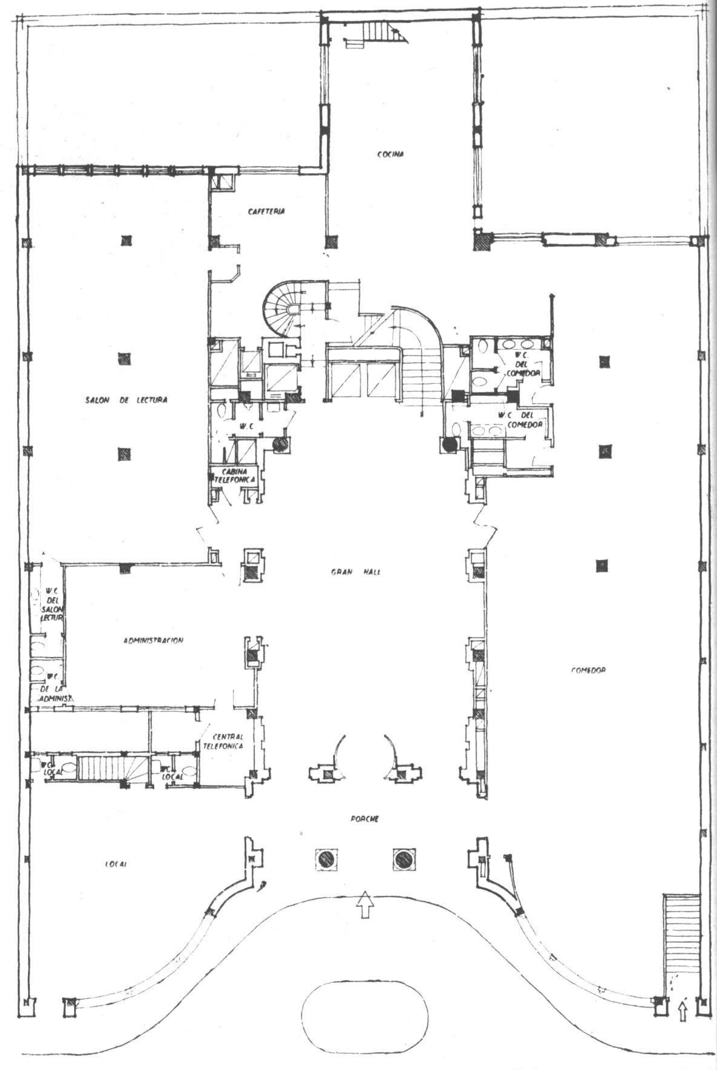
SARMIENTO 643, BUENOS AIRES

TELEF.: 31 RETIRO 2574 Y 1893

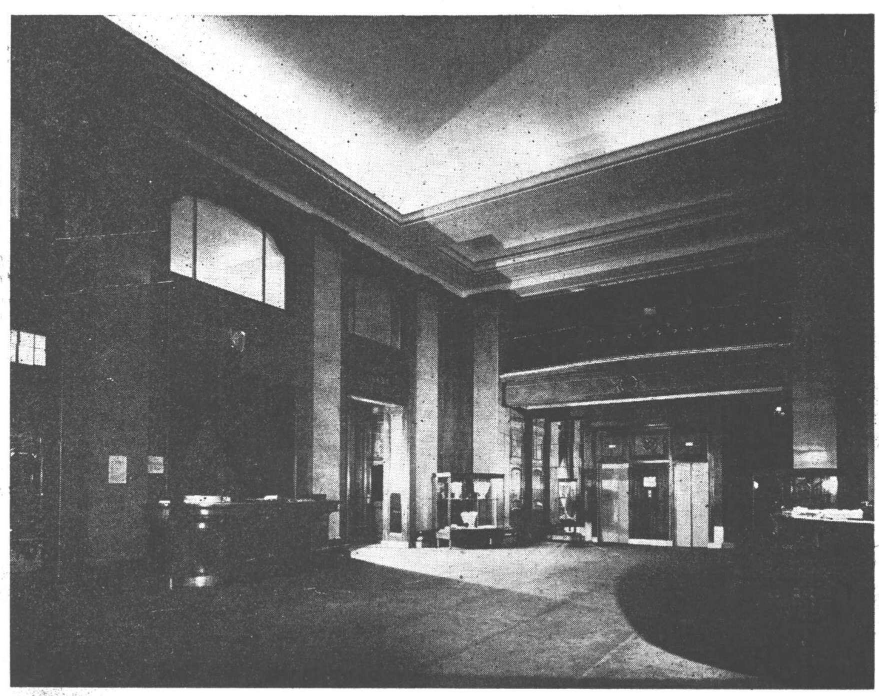
HOTEL CLARIDGE



EL SOTANO



LA PLANTA BAJA



EL HALL CENTRAL

Aún cuando los pronósticos resultan siempre peligrosos, no corre riesgo quien vaticine que en los próximos diez años la construcción hotelera de las grandes ciudades argentinas, y especialmente de Buenos Aires, va a experimentar un gran impulso y una segura transformación.

Es que debemos reconocer que los edificios para hoteles que hay en Buenos Aires no están, ni por su número ni por su comodidad, a la altura que exige una gran ciudad de 2.500.000 habitantes, que ofrece tantos rasgos de cultura y de confort. Además, es indudable que la inminente intensificación del turismo, especialmente el aéreo, que está apenas en su iniciación, va a traernos anualmente millares de viajeros que están acostumbrados





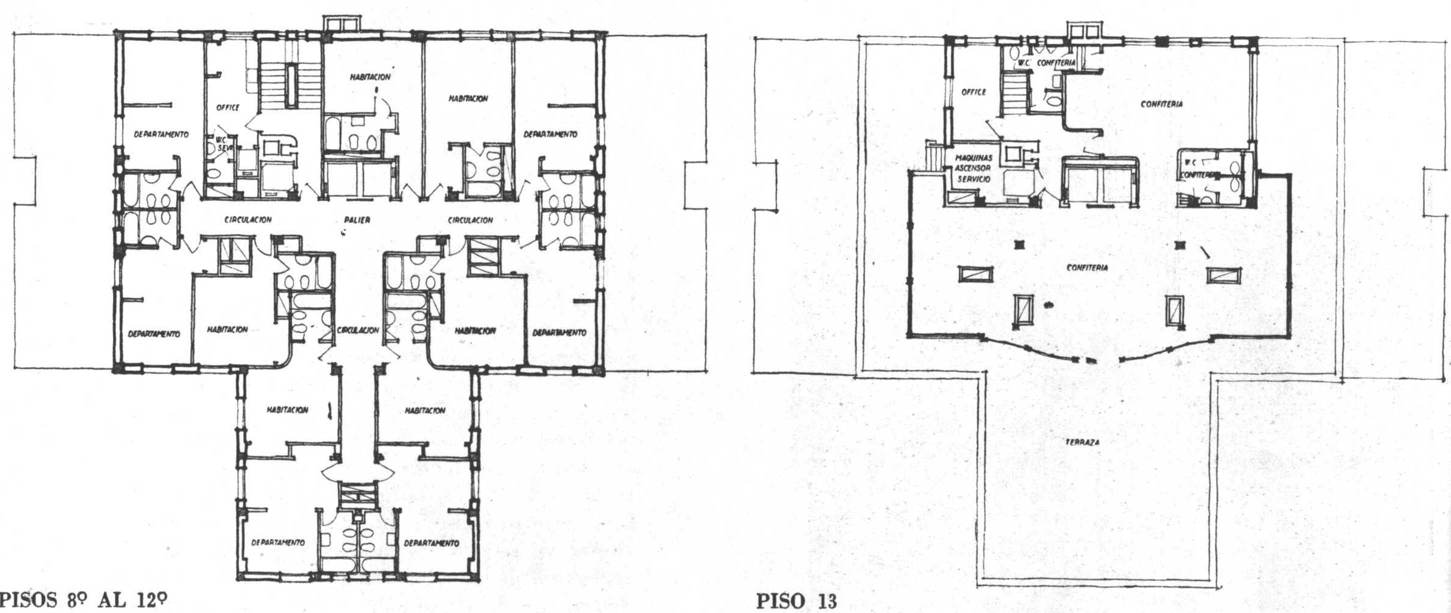
La fachada del edificio, ubicado en la calle Tucumán a metros de Florida.



HOTEL CLARIDGE

EL PRIMER PISO

PISOS 2º AL 7º



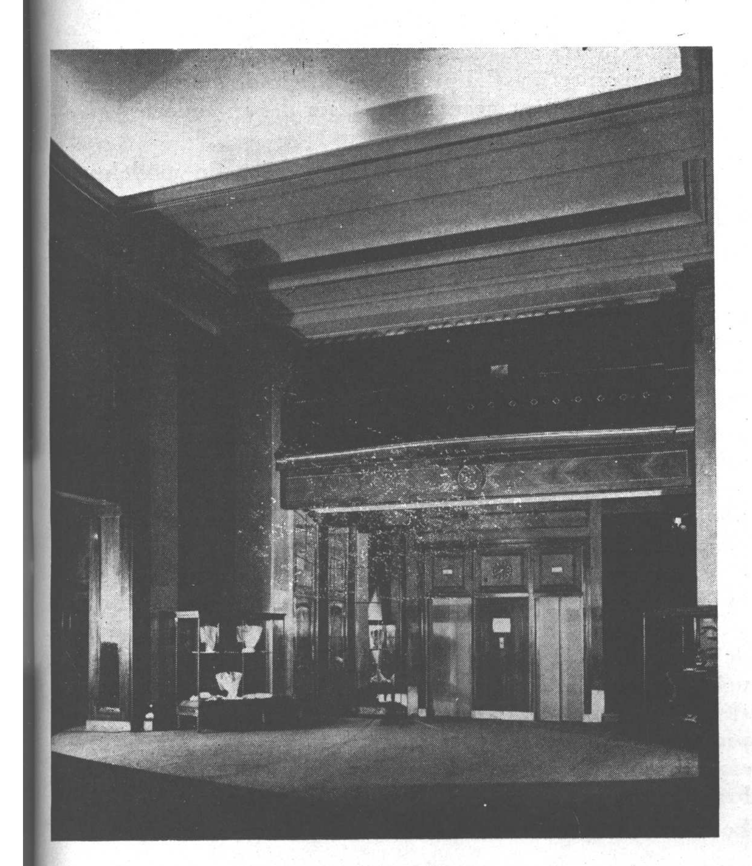
PISOS 8º AL 12º

PISO 13

a un gran nivel de confort en los hoteles que habitan, y están dispuestos a pagar por ello. Este hotel que publicamos ahora, entra dentro de la categoría corriente de hoteles dormitorios, ya que su ubicación céntrica y el solar no muy extenso en que se asienta, hubieran impedido de cualquier manera la edificación de uno de esos grandes hoteles integrales que, dentro de sus límites, tienen de todo, desde la piscina de natación hasta la cancha de tennis, y desde el teatro-cinema hasta el salón de baile o el salón de juegos. Sea dicho de paso, está haciendo falta



LA SALA DE LECTURA



en Buenos Aires un hotel de este tipo.
La parte social del Claridge está así limitada a la planta baja, donde se han agrupado el hall, el salón de lectura y el comedor, elevándose a partir del primer piso una torre que contiene los pisos de dormitorios, según puede verse en los planos que acompañan a esta nota; esa disposición en columna ha permitido asegurar para todos los ambientes una excelente ventilación e iluminación natural. Dentro de lo limitado del programa, el edificio resulta cómodo por las fáciles comunicaciones vertical y horizontal y porque se han agregado a la estructura todos los equipos corrientes destinados a hacer más grata la vida de los pasajeros.

DETALLE DEL HALL

LAS ESCUELAS DE ARQUITECTURA DE EE. UU.

por *Horacio Moyano Navarro, Arq.*

(Continuación)

LA COMPOSICION

Lo primero que notó el autor en su reciente gira, fué el abandono casi total del entrenamiento en la composición de tipo clásico o histórico en todas las escuelas. De las diez y nueve escuelas visitadas, sólo en una, (Universidad de Virginia) tuvo ocasión de ver el trabajo de un alumno resuelto de acuerdo a líneas góticas: una iglesia.

Hace dos décadas, el estudio de los órdenes clásicos constituía (en Columbia por lo menos) uno de los cursos más difíciles de la carrera como, asimismo, un verdadero filtro de principiantes. Menester era presentar láminas elaboradísimas e impecables y poder dibujar de memoria en el examen final, tanto el conjunto como cualquier detalle de cada uno de los órdenes, no a mano levantada, sino a regla y escuadra y de acuerdo al inflexible módulo; todos los programas de los dos primeros años terminaban con la letanía: "El proyecto se ejecutará en estilo clásico".

Nada de esto existe actualmente. No se enseñan los órdenes clásicos como curso separado o especial y se evita usar la palabra "estilo". Todo lo más, los órdenes se enseñan algunas veces, en los cursos de historia. (En la Universidad de Cincinnati, el autor vió los órdenes clásicos en yeso, simbólicamente arrumbados en el desván de trastos y cubiertos de polvo. Sic transit Vignola!). En la época referida, el estudio de los órdenes constituía el primer curso de composición, aun cuando dicha composición se limitaba a copiar Vignola, Palladio o Chambers.

Hoy en día, el alumno del primer año es confrontado inmediatamente con un problema de composición real. En Columbia, Syracuse y otras escuelas, el primer problema consiste en el modelado por parte del principiante de una forma abstracta en plastilina y en yeso: planos, curvas, helicoides y sus diversas combinaciones; luego se exige al alumno ejecutar las respectivas geometrales del mismo. En la Universidad de Yale, el primer problema era la ejecución de la maquette del interior del dormitorio del alumno y el correspondiente estudio de las posibles variaciones en la ubicación de los muebles, aberturas, colores, etc., o sea: "¿Cómo compondría usted su propia habitación si se le diera oportunidad para ello? ¿Por qué ubica acá la cama y allí la mesa?" etc., y otras preguntas elementales de este tipo, tendientes a desarrollar desde el comienzo el espíritu de raciocinio en la composición.

Los problemas siguientes en el primer año, consisten en dibujos y maquettes con combinaciones de planos verticales y horizontales (muros y techo) que van aumentando en complejidad, hasta llegar al primer problema específico con programa, en el segundo semestre del primer año: un pequeño pabellón de parque, pequeña estación de servicio, pequeño refugio de montaña, etc.

Desde el comienzo mismo de estos problemas, debe el alumno acompañar la lámina principal con detalles constructivos de alguna parte de su composición. Es la regla invariable en todas las escuelas. Incluso aquellos alumnos que todavía no han tomado curso alguno de construcción, deben arreglárselas de algún modo respecto a detalles constructivos; los errores o aciertos de éstos son luego discutidos en el curso respectivo. Se atribuye excepcionalísima importancia al aspecto constructivo de cualquier proyecto.

Los problemas de los primeros años, como entre nosotros, son todos competitivos, es decir que todos los alumnos del mismo curso reciben el mismo problema simultáneamente.

Ya no se requiere, como en tiempos en que el autor era estudiante, el esquicio preliminar de encierro, al partido general del cual debía ajustarse el proyecto final, so pena de ser declarado "Hors Concours". Se estima más ajustada a la práctica real, la posibilidad de poder variar el partido en cualquier forma, siempre que se ajuste, claro está, a las condiciones del lote dado y al programa.

En algunos problemas avanzados en años superiores, se permite o se exige, según el caso, el trabajo en "teams" o en grupos de tres o cuatro alumnos, donde cada uno ejecuta un aspecto específico del problema, fijado de antemano, aun cuando todos los integrantes del team deban conocer todos los aspectos del mismo.

Casi todos los proyectos son acompañados de modelos o maquettes. La duración de los proyectos es de, más o menos, un mes (excepción hecha de la Tesis final o de algunos problemas especiales).

En algunos casos se exige, antes de la presentación del proyecto, estudios preliminares del mismo a media escala, a manera de ensayo previo en la composición de la lámina final.

Por regla general, la lámina final recibe un mínimo de presentación pictórica: dos o tres lavados para marcar contornos y los toques indispensables en el medio correspondiente, para hacer resaltar diferentes valores: volúmenes, planos, aberturas, etc. Antaño la tendencia era hacia una elaborada pictoricidad; tanto en las plantas como en las elevaciones: mosaicos, "entourage", árboles, nubes, etc., lo cual llevaba casi tanto tiempo como la solución funcional y constructiva. Un jurado compuesto por arquitectos, no se dejará influenciar por elaboradas presentaciones pictóricas más o menos felices que, todo lo más, se explican ante el cliente o ante el público profano. Lo fundamental en el proyecto del punto de vista del jurado será siempre su funcionalismo, su constructividad, economía y una fachada sobria y digna que exprese la planta francamente.

Lo mismo que en nuestras escuelas, los proyectos se cla-

sifican en escalas de cuatro o cinco unidades estimativas: reprobado, "hors concours", mención, primera mención, mención comentada, etc. La clasificación "hors concours" indica un proyecto que, a pesar de haber sido bien resuelto y ejecutado de un cierto punto de vista, no se ha ajustado estrictamente al programa; no merece reprobación pero tampoco puede aprobarse y por tanto se le otorga medio punto. Así, según la capacidad del alumno, un curso puede aprobarse con dos o tres proyectos o bien con cinco o seis, hasta cubrir el número de puntos requeridos en el curso.

Las críticas sobre los proyectos son diarias y semanales. Las críticas diarias las imparte el instructor respectivo todos los días en el taller donde convive "codo a codo" ("elbow to elbow criticism") con el alumno y pasando de mesa en mesa. Las críticas semanales son dadas por cuatro o cinco instructores y profesores de algunas materias teóricas, formando mesa y duran media hora aproximadamente por cada alumno. Se imparten, no en el taller, sino en un aula especial. El autor fué invitado a formar parte de estas mesas en varias universidades, durante su visita. En la crítica semanal cada miembro de la mesa discute con el alumno un aspecto especial del problema, indicándosele los cambios adecuados. A cierta altura en la elaboración del proyecto, la mesa exige casi siempre al alumno la presentación de una perspectiva o de una maquette y sobre todo de detalles constructivos para la semana siguiente.

Para la crítica diaria se considera que debe haber un instructor especial por cada diez alumnos.

La clasificación de los proyectos es también competitiva y se hace a puertas cerradas con crítica pública, luego de clasificados. El jurado lo constituyen, no sólo miembros del cuerpo docente de la escuela, sino también arquitectos de la ciudad en ejercicio de la profesión invitados especialmente. En algunas escuelas, estos últimos también actúan como críticos, una o dos veces por semana, durante el desarrollo del proyecto.

LAS MATERIAS TEORICAS

Si bien puede afirmarse que, en lo que a la enseñanza de la Composición se refiere, existe una cierta uniformidad de criterio en casi todas las escuelas, no puede decirse lo mismo en lo que concierne a las materias teóricas. Ello se debe en primer lugar a lo dicho más arriba, a saber: la tendencia técnica o ingenieril de ciertas escuelas en contraste con la tendencia artística o humanística en otras. Así por ejemplo, en el caso de la Historia de la Arquitectura, la Universidad de Columbia (que a cargo del Decano Arnaud, ofrece los mejores cursos de Historia que el autor haya visto en Estados Unidos) exige cuatro semestres, o sea dos años, con dos conferencias por semana de dos horas cada conferencia en cada curso; el Instituto de Massachusetts, en cambio, sólo exige dos semestres con tres horas semanales de conferencia cada uno. Es decir, Columbia dedica a la Historia de la Arquitectura casi tres veces el tiempo que le dedica M. I. T. La tendencia general sin embargo, es a aumentar los años de Historia. Así, la Universidad de Cornell, por ejemplo, que actualmente exige tres semestres de Historia, espera implantar para el año 1948, cinco semestres, de tres horas semanales unos y de cuatro horas otros. La intensificación en el estudio de la Historia compensa con creces, a nuestro criterio, la correspondiente disminución que ha sufrido el estudio de los órdenes clásicos, al ensanchar el ámbito histórico del alumno, extendiéndolo a otras épocas y países fuera de Grecia y de Roma.

Relativo a los cursos de Historia, debemos mencionar los trabajos prácticos que, en este curso, se ejecutan en la Universidad de Cincinati, consistentes en modelos de cartulina, cartón, madera, etc. Es especialmente notable la colección de bóvedas góticas ejecutadas por los alumnos como asimismo las maquettes de las necrópolis helenas, burgos medievales, grupos del Renacimiento, etc.

Lo mismo que en el caso de la Historia, también los cursos de Teoría presentan gran diversidad. Hay escuelas donde sólo se exige un año de Teoría en tanto que en otras, como la Universidad de Syracuse se requieren cinco; todos los años de la carrera. En esta última escuela en los tres primeros años los cursos llevan el nombre de Teoría de la Arquitectura; en el cuarto año se llama Teoría de la Ornamentación y en el quinto año se denomina Filosofía de la Arquitectura. Ellos equivalen a 1º) Teoría aplicada de la Arquitectura a elementos, plantas específicas y conjuntos de composición; 2º) Teoría aplicada a fachadas e interiores y 3º) Teoría Pura de la Arquitectura. Este último curso se conduce en forma de "seminario relativo a los aspectos estéticos, sociológicos, económicos y éticos de la Arquitectura".

En la Universidad de Columbia se requieren tres años de Teoría (segundo, tercero y cuarto años). Los dos primeros años son de Teoría Aplicada y el último de Teoría Pura, denominándose éste con el nombre de Literatura de la Teoría Arquitectural y equivale, en realidad al que, en la Universidad de Syracuse se dicta con el nombre de Filosofía de la Arquitectura.

Se da el caso de otras escuelas donde, además del curso regular de Teoría, de uno, dos o tres años de duración, se la dicta también en forma paralela a los problemas respectivos de Composciión. En este caso, las conferencias previas o paralelas al problema, las dictan no sólo profesores de la casa sino que también se invita gente de fuera para que hable sobre el tema ante los alumnos. Así por ejemplo, en el caso de un hospital se invita al director de un hospital local, o al director de la cárcel si es un penal lo que se proyecta, o a un hotelero, si se trata de un hotel, etc.

En lo que se refiere a los cursos de construcción, todo lo que pudiéramos decir respecto a la importancia que se les otorga, sería poco. En todas las escuelas visitadas, como queda dicho, todo problema de Composición debe ir acompañado de una correspondiente lámina donde se presenta un cierto aspecto constructivo importante del mismo. Cabe mencionar los cursos de Construcción que se dictan en la Universidad de Syracuse, a cargo del profesor Sargent, los cuales consideramos los mejores que hemos tenido ocasión de ver. En esta escuela, el aula de construcción es un gran museo de materiales y modelos de sistemas constructivos que rodean toda la sala. Especialmente valiosos son los excelentes films cinematográficos que ilustran las conferencias del profesor, donde se muestra el desarrollo de toda posible clase de técnica: desde la colocación de ladrillos en diferentes tipos de hiladas, hasta las técnicas de construcción en hormigón armado, acero, madera, colocación de pisos, revestimientos, etc. etc.

LOS "SHOPS"

Todas las escuelas cuentan con una unidad esencial, que es el llamado "shop" para la preparación de maquettes de todas clases. Este es un taller equipado con toda suerte de materiales y aparatos: tornos, sierras eléctricas, perforadoras, prensas, secadoras, etc., donde los alumnos preparan los modelos requeridos en los diferentes cursos. El mejor equi-

pado de estos talleres es el de la Universidad de Syracuse donde el autor ha tenido ocasión de ver notables modelos, tanto por su extraordinaria ejecución como por su fidelidad al proyecto.

Creemos que dos de las principales diferencias que existen entre los actuales métodos de enseñanza y los de hace quince o veinte años, son: a) la importancia fundamental que se otorga al aspecto constructivo en los cursos de Composición y b) la exigencia de modelos o maquetes, no sólo en casi todos los problemas en estos cursos, sino también en varios otros de la carrera. La maquette ocupa actualmente en las escuelas americanas un lugar cuya importancia creo sin precedentes en la enseñanza de la arquitectura, al punto que en algunas universidades (Columbia y Yale por ejemplo), el estudiante bisoño debe, antes de ejecutar geometrales en papel, realizar modelos de formas abstractas o concretas.

PROGRAMAS

A continuación se consignan los programas de estudio vigentes en cinco de las principales escuelas de arquitectura de la Unión, que permitirán al lector apreciar la diversidad de los mismos.

El número a continuación de cada materia indica, en algunos casos, horas en el aula, otras veces unidades relativas de valor comparativo, otras, número de puntos necesarios, etc. No es posible casi, reducir todas a una sola escala estimativa. No obstante, dichas cantidades darán al lector una idea aproximada del valor relativo que en cada escuela se asigna a cada materia.

UNIVERSIDAD DE COLUMBIA

PRIMER AÑO

PRIMER SEMESTRE		SEGUNDO SEMESTRE	
Introducción a la Composición	3	Introducción a la Composición	3
Geometría Descriptiva	3	Sombras y Perspectiva	3
Matemáticas Generales	3	Estática	3
Materiales y Métodos de la Construcción Arquitectónica	2	Materiales y Métodos de la Construcción Arquitectónica	2
El Arquitecto en la Sociedad	2	Historia de la Arq. Antigua	3
Dibujo, Pintura y técnicas de presentación	2	Dibujo, Pintura y técnicas de presentación	2
	15		16

SEGUNDO AÑO

Composición	5	Composición	5
Resistencia de Materiales	3	Construcción Arquitectónica	2
Dibujo Constructivo	2	Equipos Mecánicos de Edificios	2
Historia de la Arq. Medieval	3	Historia de la Arq. del Renacimiento y Barroca	3
Teoría de la Arquitectura	2	Teoría de la Arquitectura	2
Dibujo, Pintura y técnicas de presentación	2	Dibujo, Pintura y técnicas de presentación	2
	17		16

TERCER AÑO

Composición	5	Composición	5
Equipos Mecánicos de Edificios	2	Diseño Estructural y Composición en Acero	3
Diseño Estructural y Composición en Madera	3	Historia de la Arq. en los Siglos XIX y XX	3
Teoría de la Arquitectura	2	Teoría de la Arquitectura	2
Dibujo, Pintura y técnicas de presentación	2	Dibujo, Pintura y técnicas de presentación	2
Escultura	2	Escultura	2
	16		17

CUARTO AÑO

Composición	5	Tesis	5
Diseño estructural y composición en Hormigón Armado	3	Literatura de la Teoría de la Arquitectura	2
Financiación y Operación de la Construcción	2	Cursos Opcionales	4
Literatura de la Teoría de la Arquitectura	2		
Cursos Opcionales	4		
	16		11

AÑO ADICIONAL PARA EL TITULO DE "MASTER"

Composición	8	Composición	8
Investigación en Construcción	2	Investigación en Construcción	2
Cursos Opcionales	5	Cursos Opcionales	5
	15		15

INSTITUTO TECNOLOGICO DE MASSACHUSETTS (M. I. T.)

PRIMER AÑO

PRIMER SEMESTRE		SEGUNDO SEMESTRE	
Química General	7	Química General	7
Física	6	Física	6
Dibujo de Ingeniería	6	Geometría Descriptiva	6
Composición en inglés	3	Composición en inglés	3
Cálculo	3	Cálculo	3
Ciencia Militar	3	Ciencia Militar	3
	28		28

SEGUNDO AÑO

Estática y Dinámica	3	Resistencia de Materiales	3
Composición	9	Taller	4
Física	5	Composición	9
E. U. en la Historia	3	Materiales	2
Cálculo	3	Sociología Urbanística	2
Ciencia Militar	3	E. U. en la Historia	3
		Ciencia Militar	3
	26		26

TERCER AÑO

Obras Sanitarias	2	Calefacción y Ventilación	2
Calefacción y Ventilación	2	Dibujo Mano Levantada	4
Dibujo Mano Levantada	4	Composición	12
Composición	12	Análisis Estructural	8
Análisis Estructural	8	Materiales	2
Principios de Economía	3	Humanidades III	3
	31		31

CUARTO AÑO

Composición	12	Ensayo de Materiales	5
Electricidad	3	Mano Levantada y Color	6
Acústica Arquitectural	5	Principios de Urbanismo	2
Materiales	2	Composición	12
Humanidades IV	3	Iluminación	2
		Humanidades IV	3
	25		30

QUINTO AÑO

Mano Levantada y Color	6	Mano Levantada y Color	6
Historia de la Arquitectura	3	Historia de la Arquitectura	3
Sitios y Construcción	9	Economía de la Construcción	2
Composición	9	Tesis	21
Economía de la Tierra	2	Cursos Opcionales	6
Cursos Opcionales	6		
	38		35

UNIVERSIDAD DE CORNELL

PRIMER AÑO

	Semestres 1º	2º
Composición Elemental	4	4
Dibujo y Pintura Elementales	3	3
Geometría Descriptiva	3	3
Geometría Analítica y Cálculo	0	3
Historia de la Arquitectura (Antigua y Medieval	3	4
Cursos Opcionales	3	0

SEGUNDO AÑO

Composición Intermediaria	4	4
Mecánica de los Materiales	0	3
Escultura	0	3
Historia de la Arquitectura (Antigua y Medieval)	3	4
Geometría Analítica y Cálculo	3	0
Idioma	3	3

TERCER AÑO

Composición	6	6
Mecánica de los Materiales	3	0
Proyecto de Estructuras	0	3
Historia de las Bellas Artes	3	0
Materiales de Construcción	3	3
Ensayo de Materiales	0	1
Cursos Opcionales	0	3

CUARTO AÑO

Composición Avanzada	8	0
Proyecto de Estructuras	3	0
Dibujo y Pintura	0	3
Hormigón Armado	3	0
Composición Estructural	0	9
Cursos Opcionales	3	3

QUINTO AÑO

Composición Avanzada y Tesis	8	8
Dibujo y Pintura	3	0
Cursos Opcionales	4	6

UNIVERSIDAD DE SYRACUSE

PRIMER AÑO

PRIMER SEMESTRE		SEGUNDO SEMESTRE	
Composición Elemental y Teoría de la Arquitectura	3	Composición Elemental y Teoría de la Arquitectura	3
Introducción a la Construcción	1	Introducción a la Construcción	1
Geometría Descriptiva	3	Sombras y Perspectiva	3
Geometría Analítica	3	Mecánica para Arquitectos	3
Inglés	3	Inglés	3
Curso Opcional	3	Curso Opcional	3
Mano Levantada	2	Mano Levantada	2
	18		18

SEGUNDO AÑO

Composición	4	Composición	4
Materiales de Construcción	3	Materiales de Construcción	3
Teoría de la Arquitectura	1	Teoría de la Arquitectura	1
Mecánica de los Materiales	3	Mecánica de los Materiales	3
Historia de la Arquitectura	2	Historia de la Arquitectura	2
Curso Opcional	3	Curso Opcional	3
Mano Levantada	2	Mano Levantada	2
	18		18

TERCER AÑO

Composición	4	Composición	4
Materiales de Construcción	3	Materiales de Construcción	3
Teoría de la Arquitectura	1	Teoría de la Arquitectura	1
Estática Gráfica	3	Estática Gráfica	3
Historia de la Arquitectura	2	Historia de la Arquitectura	2
Sociología	3	Sociología	3
Mano Levantada	2	Mano Levantada	2
	18		18

CUARTO AÑO

Composición	6	Composición	6
Materiales de Construcción	1	Materiales de Construcción	1
Hormigón Armado	3	Contratos y Especificaciones	2
Teoría de Ornamentación	1	Teoría de Ornamentación	1
Sanitarias	1	Iluminación e Instalaciones Eléctricas	2
Economía	3	Economía	3
Modelado	2	Modelado	2
Mano Levantada	1	Calefacción y Ventilación	1
	18		18

QUINTO AÑO

Práctica Arquitectónica	10	Práctica Arq. y Tesis	13
Administración de Oficina	1	Administración de Oficina	1
Economía de Bienes Raíces	3	Transacciones Bancarias	3
Historia de la Arquitectura	2	Filosofía de la Arquitectura	1
Historia de la Civilización Griega	2		
Visitas a Obras	0		
	18		18

UNIVERSIDAD DE MICHIGAN

PRIMER AÑO

PRIMER SEMESTRE		SEGUNDO SEMESTRE	
Orientación (académica)	1	Inglés	1
Inglés	3	Geometría Analítica	4
Algebra y Geometría Analítica	4	Introducción a la Compos.	3
Proyecciones	2	Teoría de los Colores	2
Dibujo	2	Dibujo	2
Curso Opcional	4	Curso Opcional	4

SEGUNDO AÑO

Cálculo	4	Composición en Inglés	2
Física	5	Cálculo	4
Perspectiva y Sombras	2	Física	5
Dibujo	2	Presentación Arquitec.	2
Construcción	3	Estática	3

TERCER AÑO

Literatura Inglesa	2	Composición	4
Composición	4	Historia de la Arquitectura	3
Historia de la Arquitectura	3	Construcciones de Acero	3
Materiales y Especific.	3	Diseño Estructural	2
Resistencia de Materiales	4	Estimación de Costos	1
Sanitarias	1	Calefacción y Ventilación	3

CUARTO AÑO

Economía	3	Composición	5
Composición	4	Investigación	2
Historia de la Arquitectura	2	Topografía	2
Hormigón Armado	3	Acústica	1
Diseño Estructural	2	Ensayo de Materiales	2
Iluminación	2	Curso Opcional	4

QUINTO AÑO

Composición	6	Diseño Estruc. Avanzado	4
Organización de Oficinas	2	Dibujos de Construcción	4
Estructuras Avanzadas	3	Urbanismo	2
Curso Opcional	5	Curso Opcional	5

FORMAS URBANAS

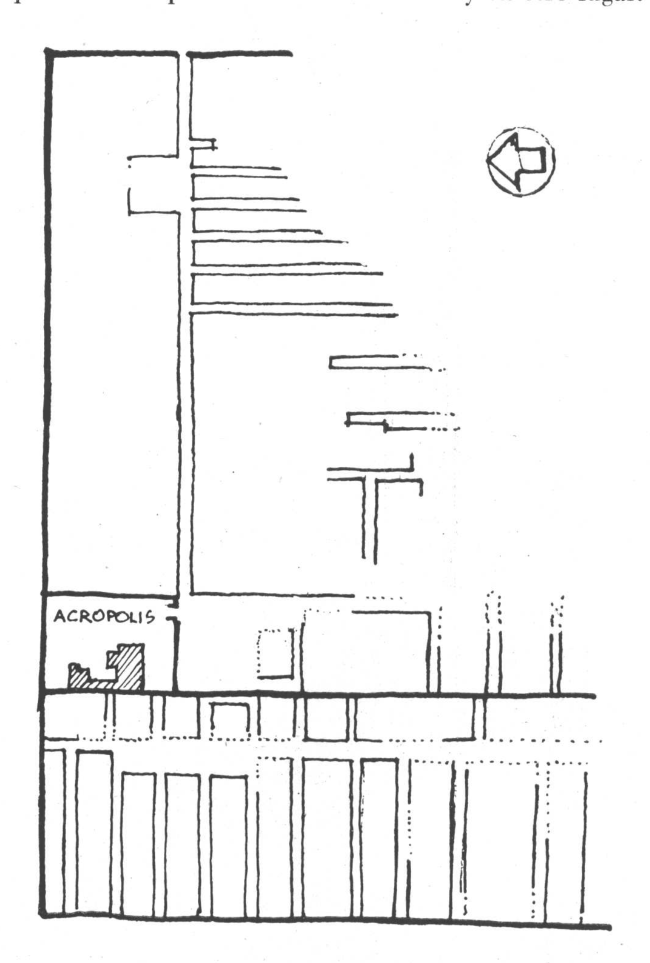
EL TRAZADO DE CIUDADES

Por el Arq. JOSE M. F. PASTOR

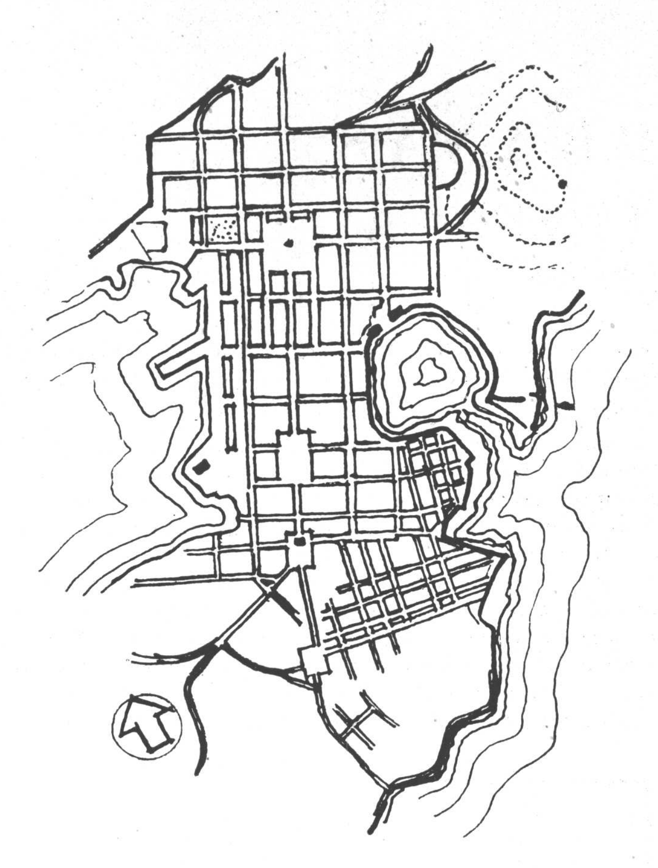
Todavía los urbanistas suelen disputar acerca del trazado urbano rectilíneo o curvo, cuando se les presenta la ocasión de delinear una nueva ciudad o un nuevo barrio, oyéndose alguna que otra vez la defensa romántica de las calles sinuosas, frente a la categórica y enérgica posición de los cartesianos que no cejan en proclamar la rectitud inflexible de los esquemas viarios. Los unos, apoyándose en la definición matemática abstracta, sostienen a voz en cuello que la distancia mínima entre dos puntos es la línea recta y adosando a esta definición el concepto hedonístico del mínimo esfuerzo con el máximo de rendimiento, la aplican inflexiblemente al planeamiento urbano. Le Corbusier, sin más vueltas, desahucia categóricamente la calle sinuosa, pues para él no es otra cosa que un "chemin des ânes" —un camino de asnos— y no un camino de hombres. Eça de Queiroz, por el contrario, acude en ayuda de los urbanistas románticos al decir que "o camino mais curto de um ponto a outro não é a linha recta mas sim uma curva vadia e delirante".

El problema data de mucho tiempo atrás, como que se remonta a Grecia antigua, cuyos textos clásicos barruntan polémica parecida, a raíz de las actividades urbanísticas de *Hipodamo de Mileto,* famoso arquitecto y sociólogo del siglo IV antes de Cristo, quien según Aristóteles era "Inventor de la división de ciudades en calles, que aplicó al Pireo", una de cuyas rúas fué bautizada con su nombre y que luego empleó también —según Estrabón lo dice en su "Geografía"— en la ciudad de Rodas. La invención hipodámica debe haber suscitado dudas acerca del trazado más conveniente para las nuevas villas coloniales que los griegos iban a fundar a lo largo de las costas mediterráneas, y seguramente debe haberse discutido el caso, pues el mismo Aristóteles habla en su "Política" con tono conciliador, como buscando la solución capaz de equilibrar ambas partes contendoras. Al tratar de la situación de la ciudad, tras unos párrafos que podrían dar a Aristóteles patente de planificador urbanólogo, deja sentado que "en cuanto a la disposi-" ción de las viviendas privadas, parecen más agradables y " más cómodas si están *alineadas a la moderna* (sic) y con-" forme al sistema de Hipodamo. El antiguo método tenía, " por el contrario, la ventaja de ser más seguro en caso de " guerra: una vez los extranjeros en la ciudad, difícilmente " podrían salir, después de haberles costado la entrada no " menos trabajo." Esta lección iba a ser recogida siglos después por el Barón Haussmann en su plan de remodelación de París, quien usó del argumento estratégico como razón número uno para entusiasmar al emperador Napoleón III y convencerlo de la conveniencia militar de ampliar calles rectas por donde pudieran maniobrar mejor las tropas en casos de revuelta popular; y todavía hoy, pese a la decisiva acción del arma aérea, la irregularidad del trazado urbano da a las viejas ciudades de origen medieval más aptitud para la defensa que los trazados regulares, cosa que se ha visto durante la última contienda en la tenaz resistencia que las tropas motorizadas hallaban en los distritos urbanos más antiguos, como el llamado Praga, por ejemplo, en la ciudad de Varsovia.

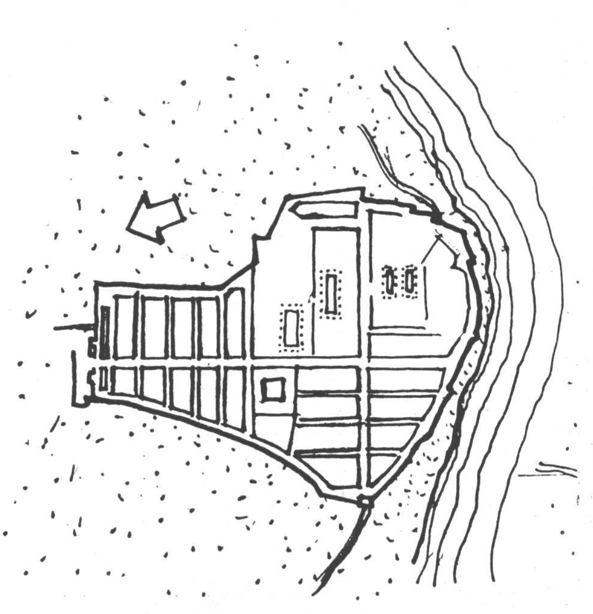
No termina, empero, la opinión de Aristóteles acerca de los trazados urbanos sin dar una solución, pues a lo antes transcripto agrega "que es preciso combinar estos dos sis-" temas, y será muy oportuno imitar lo que nuestros coseche-" ros llaman tresbolillo en el cultivo de las viñas. Se alinea-" rá, por lo tanto, la ciudad, solamente en algunas partes, en " algunos distritos, y no en toda su área, y de este modo irá " unida la elegancia a la seguridad". Hasta aquí lo referente al trazado viario urbano, pues luego continúa el filósofo heleno con otras consideraciones urbanísticas y ruralísticas que valdrá la pena comentar más tarde y en otro lugar.



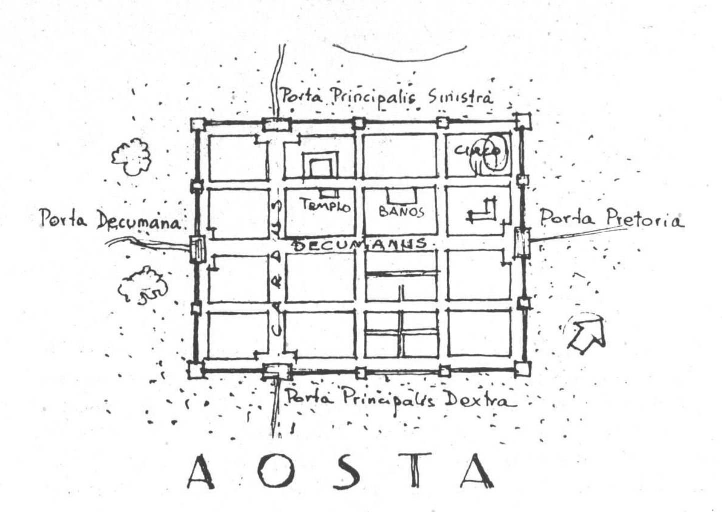
Kahun, Egipto. — 3000 años A. C. La primera villa obrera de la historia, construída para los trabajadores de las pirámides.



El Pireo, Grecia. — Siglo V A. C. Trazada por Hipodamos de Mileto en cuadrícula geométrica, por encargo de Pericles.



Selinonte, Italia. — Siglo V A. C. Trazado atribuido a Hipodamos, quien también diseñó a Rodas y a Thuri, en el sud de Italia. En España la Neápolis de Ampurias acusa también calles rectilíneas, si bien no en cuadrícula.

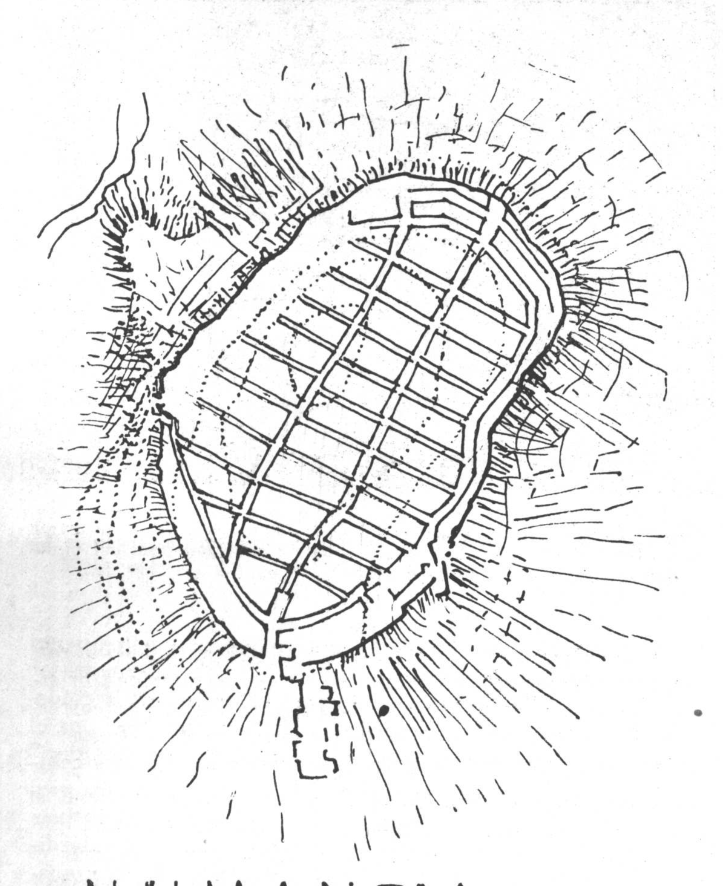


Aosta, Italia. — Fundada por el emperador Augusto según la planta romana clásica en cuadrícula.

Así fueron creciendo las ciudades de la antigüedad, con calles rectas, mostrando una mezcla de *irregularidad original,* (debido a que el núcleo urbano casi siempre correspondía con una colina elegida por razones de defensa) y de *regularidad en los ensanches* sucesivos; las ciudades coloniales, las del período helenístico p. e., tienen trazados predominantemente irregulares, mientras las "urbs" latinas constituyen rígidos esquemas obedientes a reglas standardizadas por el genio ordenado, frío y calculador de los romanos, quienes representaron el máximo exponente antiguo de la racionalización de normas, cuyo diseño y especificaciones aplicaron sin discriminación desde la lejana Británica hasta los dominios de Africa mediterránea, repitiendo casi sin variantes la misma trama en cuadrícula de calles y manzanas, y la misma arquitectura cívica.

La caída del Imperio, con la consiguiente súbita desracionalización del mundo de occidente, significa también para el urbanismo científicamente desarrollado, una regresión al "camino de los asnos" como instancia formadora de ciudades; la desaparición de numerosas "urbs quadratas" ante el saqueo, incendio y abandono deliberado, dió lugar a la formación de nuevas ciudades en torno de las miserables aldeas que los bárbaros venidos del norte y de oriente habían desarrollado en torno de los castillos feudales enclavados en agrestes colinas. El primitivo impulso irracional de aquellos pueblos invasores fué absorbido a las pocas generaciones por el genio grecolatino, salvado milagrosamente en remotos monasterios, y no tardó en volver por sus fueros, aunque esta vez despojado del frío materialismo romano, rehumanizado con el ingrediente vitalístico germánico que se le unió para formar un nuevo espíritu europeo, y no sólo mediterráneo, como hasta entonces. Surgen de este modo las ciudades de la Alta Edad Media, muchas de ellas en tierras llanas, a la vera de un río, lo que introduce, junto a las murallas clásicas, modernas obras hidráulicas destinadas a mantener un nivel de agua constante en los fosos defensivos; el trazado de esas nuevas villas suele ser rectilíneo, inspirado, y a veces superpuesto, en las ruinas de desaparecidas urbs latinas, cuyas piedras sirvieron para las nuevas construcciones góticas.

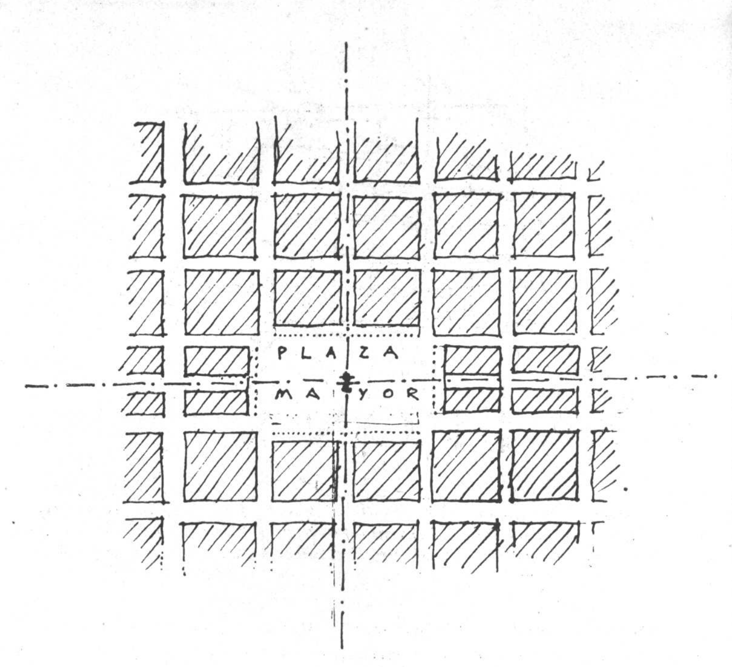
Revive luego el criterio geometrizante de los romanos en las villas renacentistas y sobre todo en las *Leyes de Indias,*



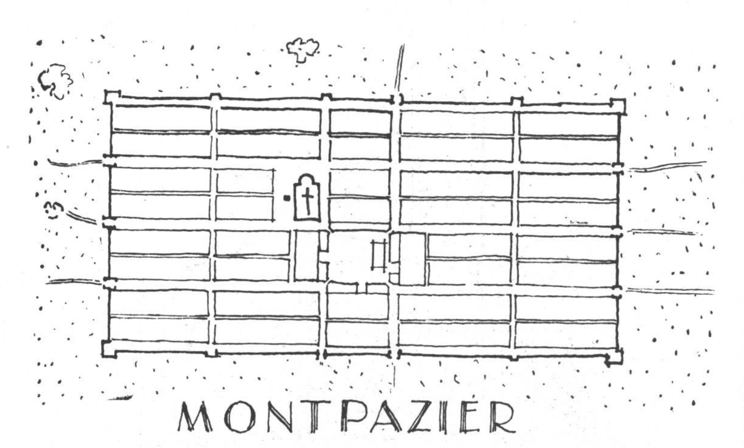
Numancia, España. — Típica villa provincial romana, edificada sobre una colina chata en la que se desarrolla la cuadrícula acostumbrada, pero cuyas vías de circunvalación siguen el contorno topográfico. Tarragona, Mérida, Itálica.

cuyo libro IV, título VII, que trata "de la población de las Ciudades, Villas y Pueblos" no deja dudas acerca de la rigidez con que se encaró el planeamiento urbano de las colonias americanas en lo que se refiere al trazado: " y cuando hagan la planta del lugar repártanlo por sus pla- " zas, calles y solares, a cordel y regla, comenzando desde la " plaza mayor y sacando desde ellas las calles a las puertas y " caminos principales y dejando tanto compás abierto que " aunque la población vaya en gran crecimiento se pueda " siempre proseguir y dilatar en la misma forma"... Luego siguen instrucciones precisas sobre medidas y disposición de la plaza principal, calles, aceras y soportales, no dejando nada librado a la improvisación o a la espontaneidad de los fundadores. En esa época febril de la conquista, tales normas urbanísticas tienen plena justificación, pues no era el caso de perder tiempo en realizar mayores estudios de trazados como se hacía en Europa y en algunas ciudades norteamericanas, donde se aplicaban variantes del damero clásico latino con diagonales superpuestas. En cambio, las ciudades portuguesas coloniales muestran signos de menor rigidez, y en sus orígenes fueron producto del azar más que del trazado consciente "a cordel" que caracteriza a las villas fundadas por los españoles.

Pero los males del trazado en cuadrícula rectilínea que sufren las actuales ciudades latinoamericanas no provienen de las Leyes de Indias, sino de su aplicación dos siglos des-

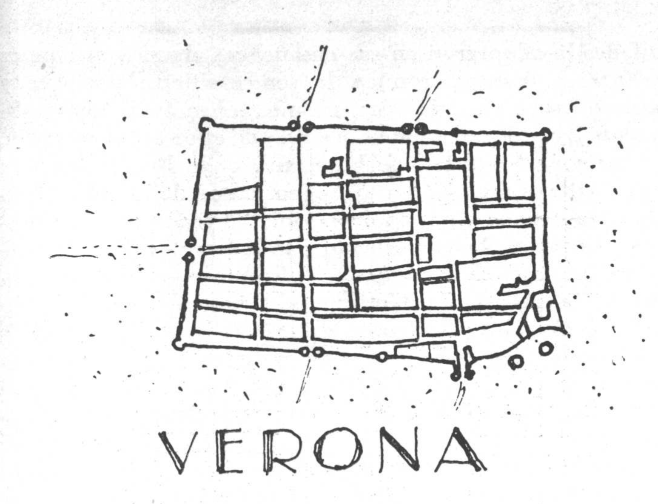


Planta típica colonial española. — La ley 11 de Indias (Libro IV, título VII) dice: "la plaza mayor donde se ha comenzar la población... en forma en cuadro prolongada, que por lo menos tenga de largo una vez y media de su ancho, porque será más apropósito para las fiestas de a caballo y otras; su grandeza proporcionada al número de vecinos y teniendo consideración a que las poblaciones puedan ir en aumento no sea menos que de 200 pies de ancho por 300 de largo... de la plaza salen cuatro calles principales, una por medio de cada costado, y demás de éstas dos por cada esquina; las cuatro esquinas miren a los cuatro vientos principales... todo en contorno y las cuatro calles principales que de ella han de salir tengan portales para comodidad de los tratantes que suelen concurrir; y las ocho calles que saldrán de las cuatro esquinas que salgan libres sin encontrarse en los portales de forma que hagan la acera derecha con la plaza y calle".

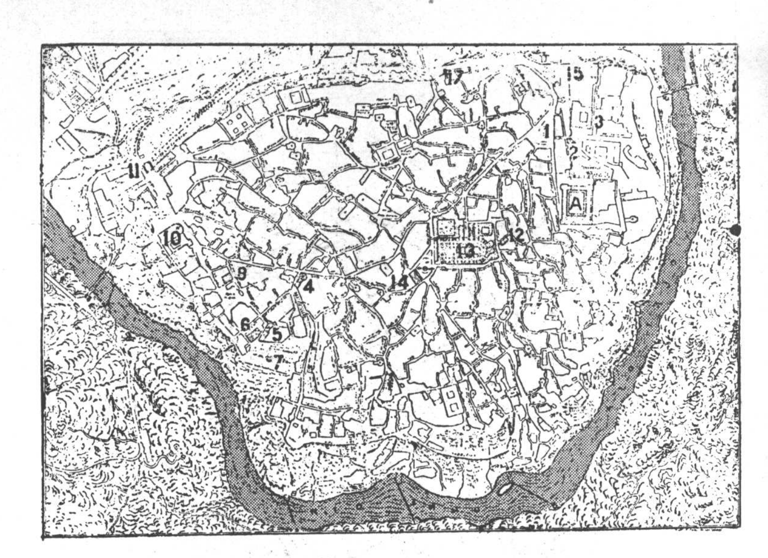


Montpazier, Francia. — Ejemplo típico de las "bastides" o villas fortificadas de la Alta Edad Media y que se conocen con los nombres, comunes a Francia, Italia y España, de "villanuevas" (villeneuves y vilanovas) y "villas francas" (villefranches). Este tipo urbano surge del movimiento comunal que caracteriza a esa época del medioevo, que comienza en el siglo XI.

pués, a cuanto ensanche o nueva villa las municipalidades o simplemente los especuladores de tierras decidieron o deciden hoy día llevar a cabo. Resultado de esa falta de criterio social y urbanístico es el plano de todas nuestras urbes americanas, desde Nueva York a Buenos Aires, desde los villorrios subárticos del Alaska hasta los subantárticos de Tierra del Fuego: todos trazados al conjuro de la regla



Verona, Italia. — Tipo de villa medieval con trazado regular rectilíneo que, al igual que Rostock (Alemania) y Aigues Mortes (Francia) contrasta con las primitivas villas de crecimiento concéntrico irregular.



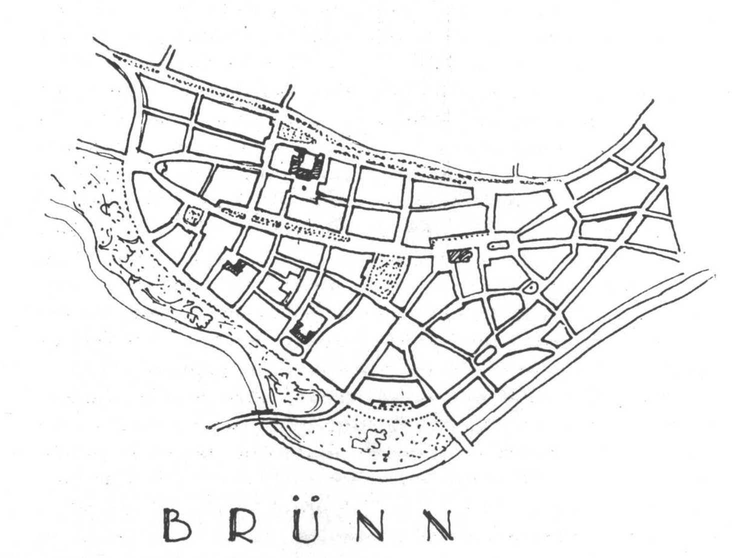
Toledo, España. — La irregularidad gótica unida a la árabe formaron esta villa medieval, donde el trazado muestra el summum del pintoresquismo espontáneo, acntuado por la topografía accidentada.

y la escuadra, que dibujaron sobre el papel un *abstracto* cuadriculado de calles y manzanas, que luego se reprodujo ciegamente sobre un territorio *real.* Si ha de señalarse como absurdo el que una ciudad nazca del azar constructivo, es preciso también denunciar como tal su desarrollo "racional" en base a normas geométricas deshumanizantes. Pero tanto o más absurda es aquella proposición híbrida que proclamó algo así como la "racionalización de la irracionalidad" —si cabe la expresión— que consistía en reproducir deliberadamente el pintoresquismo de las villas medievales irregulares. El movimiento tuvo gran repercusión en Alemania sobre todo, y comenzó con el libro del Arquitecto *Camilo Sitte,* "Der Staedtebau", donde se decía que "los técnicos " se preocupaban más de lo necesario por crear calles rectilíneas interminables y plazas de impecable regularidad; " tales esfuerzos son reputados como equívocos por quienes " se preocupaban de la estética urbana"... "El arte de trazar " jardines y calles públicas, así como el de construir ciudades no es un trabajo mecánico ni burocrático. Es, por el " contrario, una obra de arte, de un arte grande y popular."

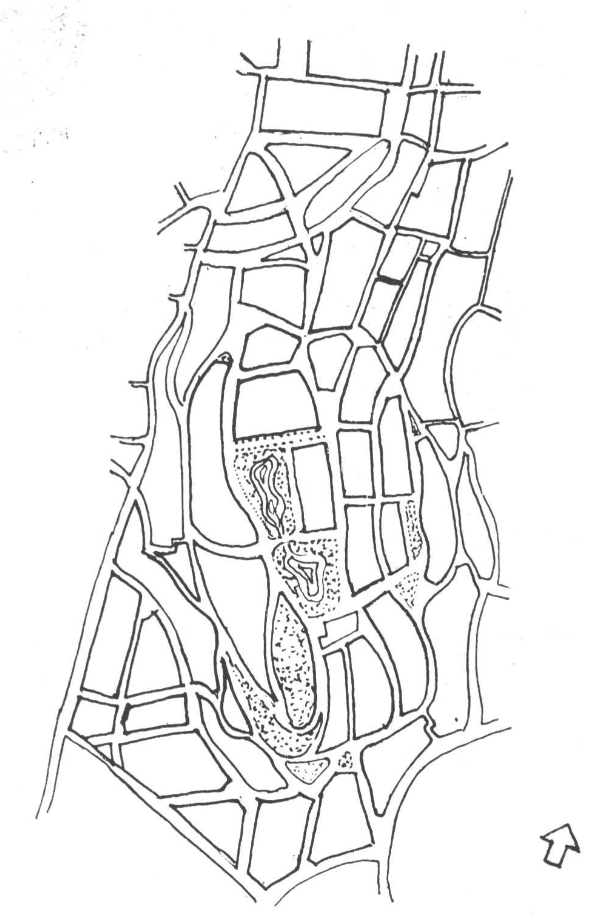
Al hablar del trazado de ciudades se refiere de lleno al punto del esquema rectilíneo o curvilíneo, diciendo que, " si la línea ondulada es más pintoresca, "la línea recta es " más monumental: pero no podemos vivir de monumentalidad tan sólo y sería de desear que los constructores de " ciudades modernas no abusen ni de una ni de otra, sino " que se sirvan de ambas para dar a los barrios que diseñan " un aspecto conforme a su destino'. Como ocurre casi siempre que un pensador inicia un movimiento "anti", aparecieron de inmediato esos partidarios que abrazan la causa y se convierten en más papistas que el Papa, desfigurando a su gusto y capricho la idea básica: pronto cundió entre los "trazadores de ciudades" la moda medievalista y muchas



Noerdlingen, Alemania. — Ciudad medieval de desarrollo irracional, con calles sin trazado regulador, de desarrollo concéntrico.



Brunn, Austria. — Plano de la ampliación de esta villa según el diseño del Dr. Stubben, uno de los discípulos de Camilo Sitte.



Flensbourg, Alemania. — Otro ejemplo típico de la escuela romántica germana, inspirada por Sitte. Aquí el trazado sigue fielmente los contornos topográficos, que son muy pronunciados, lográndose una irregularidad deliberada, al modo de las villas medievales.



Yas Canberra, Australia. — Aquí se junta el "diagonalismo" de la escuela francesa con el "pintoresquismo" racional de la moda germánica romántica. Hay una mezcla de L'Enfant, de Olmsted, de Sitte y de Haussmann, pero impregnado de geometrismo abstracto. Tanto porque el encaramiento del plan regulador fué un fracaso como por el fútil preciosismo de su trazado, la que fuera sindicada como capital de Australia dista de ser la "beautiful city" imaginada por sus autores y es toda una villa gubernamental con menos de 10.000 habitantes desparramados en 12 millas cuadradas urbanas.

ciudades lo adoptaron en sus ensanches; algunos discípulos de Sitte se mantuvieron en la senda abierta por éste y lograron excelentes trazados urbanos sobre áreas topográficamente irregulares, sacando partido de ello: tal el ensanche de partes de Stuttgart, de Flensburg o de Brünn; en esta última villa trabajó el Dr. Stubben, autor de un libro titulado "Stadtgebau", donde decía que "el trazado curvo produce una variedad de aspecto que lo hace preferible estéticamente a la calle rectilínea". Pronto pasó la moda "romántica" a través del urbanismo, al tiempo que la aparición de los primeros automóviles en las ciudades rompe todos los cánones válidos hasta entonces. Pero la gran tragedia urbanística del siglo consiste en que los responsables del desarrollo de las ciudades no se percatan del hecho sociológico que la popularización de ese producto del maquinismo significa. Hecho que, aunque parezca imposible, se niegan a comprender muchos urbanistas modernos: el continuar la estéril y tonta disputa de la calle recta y la calle curva, como si en ello residiera la solución del problema que hace un siglo ha dejado de ser simplemente estético para convertirse en el más importante de la civilización actual, *cuyo escenario típico es la ciudad.* Tanto los que hablando de remodelación urbana invocan insubstanciales razones románticas para sostener un trazado deliberadamente irregular, como quienes basados en lo que se ha dado en llamar los *respetables intereses económicos,* se aferran al "statu quo" urbano presente, tildando de novedosos y prescindentes de la realidad a los trazados que exige la técnica urbanística contemporánea, hurtan el cuerpo al problema de fondo de las ciudades: su *remodelación orgánica,* asunto que va muchísimo más allá del nuevo trazado de calles y plazas, pero que, y eso es lo que no entienden, está estrechamente ligado al mismo, y tanto, que la descentralización orgánica, que implica la *revitalización del organismo vivo urbano* —éstas no son simples palabras— depende en primer término de la estructura viaria, de lo que hemos llamado en otra ocasión "áreas viales", que son, a la vez, el esqueleto y el aparato circulatorio de la ciudad.

El *criterio orgánico* no excluye sino que da validez, al refundirlas en una idea integral, tanto al "criterio racionalista" como al "romántico" de las pasadas épocas que, al no ser capaces de comprender la realidad de la revolución industrial, se han constituído en causantes del caos no sólo urbanístico sino social, económico y cultural en que hoy se debaten todas las ciudades del mundo; por eso, continuar la discusión en términos de calles rectas o curvas es indigno de urbanistas que se precien de tales. El planeamiento urbano debe hurgar más profundamente en la realidad sociológica presente y encaminarse por la senda del *planeamiento o planificación integral,* aunque no guste esa expresión a ciertos "urbanistas".

Del punto de vista estrictamente técnico aparece, pues, el planeamiento urbano *racional* como antítesis de la disposición edificatoria *romántica* caótica a lo largo de las huellas primitivas de bueyes y asnos, en defensa de los cuales cabe decir, sin embargo, frente a la contundente manifestación lecorbusierana, que es mucho más "racional", en terreno quebrado, un sendero de animales que uno de hombres, pues mientras éstos pretenden subir una colina en línea recta, imbuídos de orgullo euclidiano, el vituperado asno, sin más guía que su presunta irracionalidad, realiza una operación matemática más complicada, cual es la de buscar sobre la superficie irregular del terreno una línea de *pendiente constante* que lo lleve de un punto a otro con el mínimo esfuerzo y el máximo rendimiento; sin saberlo, el



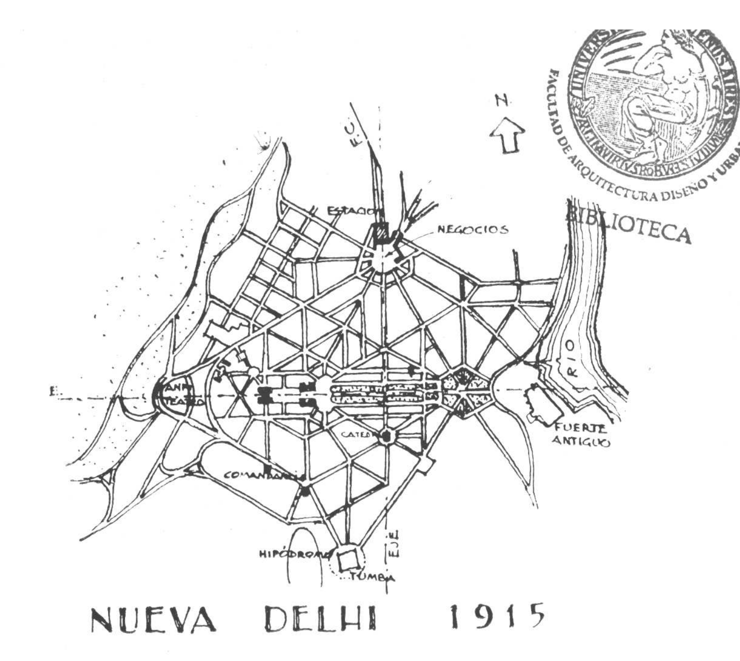
Plano de Carlsruhe

Karlsruhe, Alemania. — El ejemplo más grandioso, en cuanto a ciudad, que el Renacimiento produce, con el castillo principal en el centro de la composición, al que converge el abanico de calles urbanas de un lado y el de las avenidas del parque por otro. Concebido a la manera de Versailles, le aventaja por el hecho de no reducirse el trazado al simple conjunto de edificios principescos, sino a toda la villa.

Plano del centro de Wáshington

CAPITOL
CANAL
THE MALL
WHITE HOUSE
CANAL
WASHINGTON STATUE
AXIS
POTOMAC
NOW RECLAIMED

Washington, Estados Unidos. — El triunfo del "diagonalismo" sobrepuesto a una cuadrícula arbitraria con manzanas cuadradas, rectangulares, trapezoidales y triangulares. Exaltación de los ejes de simetría sin otro motivo que el de la presunta monumentalidad. El urbanista francés L'Enfant fué el autor de este trazado, que inspiró buen número de remodelaciones urbanas modernas, a cada cuál más infantiles e inopcrantes.



Nueva Delhi, India. — Trazado que se inspira en el de Washington, repitiendo su avenida principal o Pall Mall y la ingenua composición de ejes simétricos; tanto en éste como en el plano de Washington reviven el Cardus y el Decumanus romanos, en los dos ejes principales de la composición; tanto que, así como "vía decumana" era el nombre genérico de la avenida triunfal, los urbanistas empezaron a usar genéricamente "The Mall" como denominación de la gran vía de Washington que remata en el Capitolio.

pobre burro traza sobre el campo *su* esquema vial con un criterio superior en racionalismo al de los "racionalistas" humanos que han trazado el suyo a regla y escuadra sobre las barrancas del Río de la Plata en Buenos Aires, o sobre las colinas de San Francisco, en absurda cuadrícula rigurosamente geométrica. En cambio, sobre un campo llano, obsérvense los senderos de ganado que convergen en los bebederos y se verá que aparecen rectos como calles humanas. Reivindiquemos, pues, a los "irracionales" maltratados por Le Corbusier, y pongamos junto a la abstracción deshumanizada cartesiana un poco de irracionalidad, un poco de naturaleza, aunque sea menos exacta, porque ella es, por sobre todas las cosas, vital. Cuando se nos ponga por delante el problema del trazado urbano, sigamos en algunos distritos, como dice Aristóteles y luego Sitte, al hombre del teodolito y la cinta métrica; pero en otros, dejémonos ir tras esa recua de asnos que van de un punto a otro, no según una línea recta "mas sin una curva vadia e delirante".

La cuestión reside —y aquí está la entraña técnica del problema— en determinar *sobre cuáles distritos cabe emplear uno y otro sistema,* y *en qué medida* han de desarrollarse éstos. No se trata de perseguir trazados teóricamente perfectos y alejados de la realidad: precisamente, niegan la realidad urbanística y la realidad social contemporánea quienes justifican los trazados en cuadrícula anacrónicos, pretendiendo cohonestarlos con argumentos seudorealísticos. Claro que para poder discutir en este terreno tendríamos que ponernos antes de acuerdo sobre en qué consiste la realidad: si por tal se toma el *estado actual de cosas,* entonces no nos vamos a entender nunca, porque precisamente, es la forma y disposición *actual* de las ciudades lo que impide su desarrollo orgánico, social y urbanísticamente hablando. Todo cuanto tienda a perpetuar esa "realidad" urbana caduca no es *remodelación,* sino simplemente *reedificación* de ciudades, edilismo, y no urbanismo. Distin-

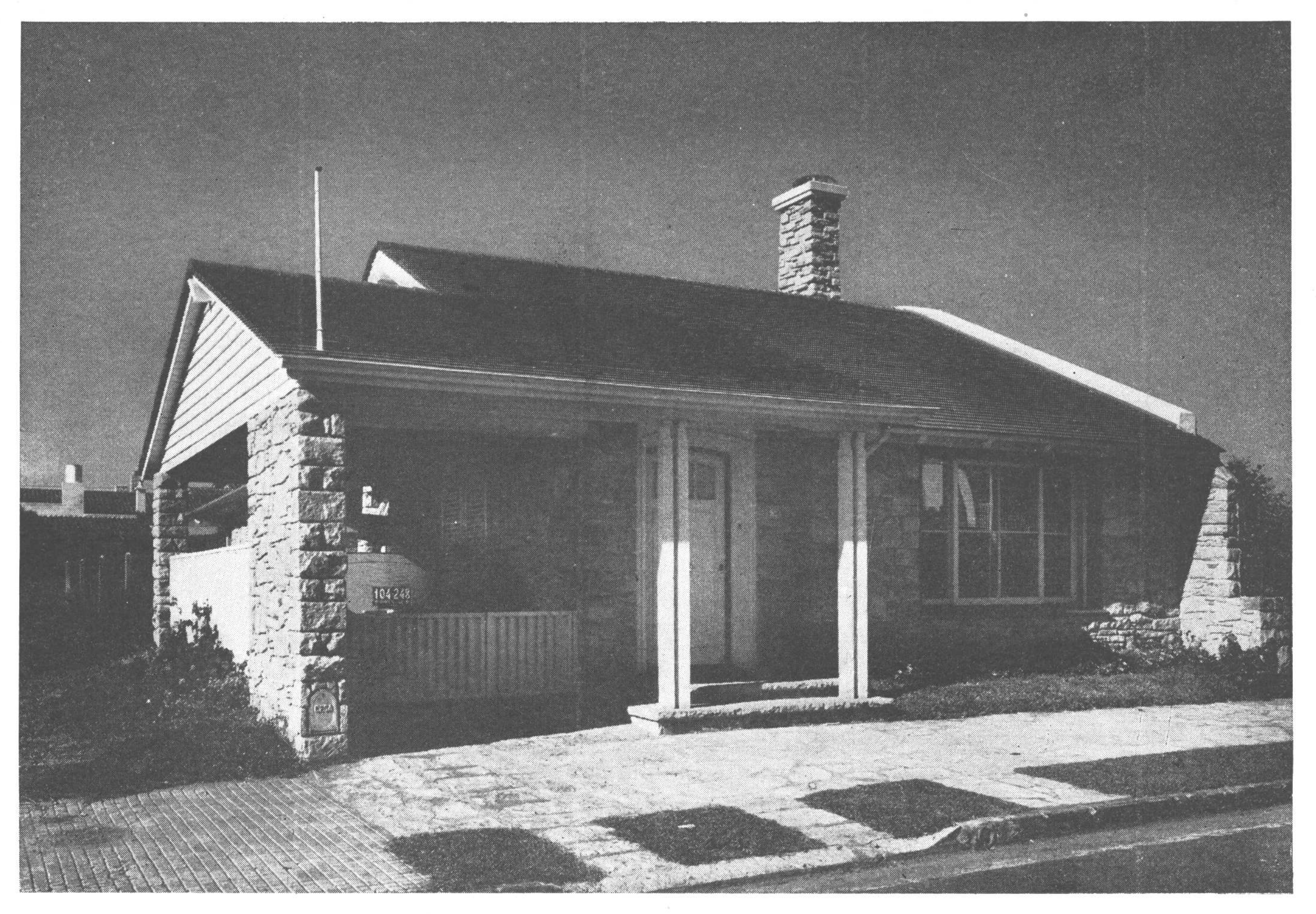
guir uno de otro es importantísimo para los responsables del planeamiento o planificación del país.

Una vez terminada esta ligera e incompleta comparación de trazados *rectilíneos* y *curvilíneos, deliberados* o *espontáneos,* que se acusan en ciudades existentes desde antes de nuestro siglo, el lector observará que no figuran en ella las nuevas ciudades jardín cuya trama de calles es irregular y pintoresca, como en el caso de las "citygardens" inglesas o los "greenbelts" norteamericanos. Razón de ello es que a nuestro juicio es preciso trazar una línea de separación neta entre las tendencias urbanísticas antes y después de la popularización del vehículo automotor, cuya presencia en grandes cantidades en el escenario urbano, da otro sentido a la ciudad, que hasta entonces fué dominio del peatón más que del vehículo; simultáneamente a la aparición del *automotor* —tranvía, automóvil— la técnica constructiva desarrolla a la ciudad populosa en altura y añade a los anteriores un nuevo tipo de vehículo, el *ascensor,* que se constituye en algo así como la prolongación de la calle en la entraña de los edificios, un verdadero "cul de sac" vertical. La mezcla indiscriminada de peatones y vehículos moviéndose en las ya anacrónicas tramas viarias, sean éstas rectilíneas o curvilíneas, simétricas o irregulares, conduce a la idea de organizar drásticamente a la ciudad, para poner al día su estructura. Aparece en el programa de los "Urbanistas" el tema de la planificación o planeamiento y se hace carne el concepto de que el trazo de una ciudad es para los arquitectos algo más que un ingenioso dibujo de calles, manzanas y diagonales. Se vislumbra la *verdadera noción de calle,* percatándose los urbanistas que su error básico en todos los trazados "modernos" consistió en imaginar a la calle como un corredor o pasillo flanqueado por dos murallas de fachadas entre medianeras; mientras por razones de técnica constructiva, como ocurría en la edad media y en los siglos anteriores al nuestro, no era posible elevar las casas a más de tres o cuatro pisos, la densidad de población así determinada no llenaba exhaustivamente la calle con peatones y vehículos. Pero a partir del desarrollo ingenieril de fines del siglo XIX, a raíz de la reconstrucción de Chicago, las grandes ciudades sufren la ya conocida congestión y deterioro que las pone en situación de no ser capaces de recibir dignamente al flamante nuevo elemento de descentralización que es el automóvil, cuya extrema movilidad y autonomía hacen que no haya rincón urbano al que no llegue: esto significa la ruptura de la fisonomía propia de los antiguos barrios y suburbios, que son atravesados por vías de tránsito veloz a causa de la trama indiscriminada de calles, otrora vecinales, y hoy dominio exclusivo del automóvil. De la revisión de trazados y de la reflexión acerca del papel sociológico del automóvil, la técnica urbanística produjo un nuevo enfoque hacia la reorganización de la trama viaria, persiguiendo la formación de "islas" o "precincts" y la separación de peatones y vehículos hasta un grado tal que permita la re-creación de la vida comunal de vecindario, casi por completo aniquilada en las ciudades populosas.

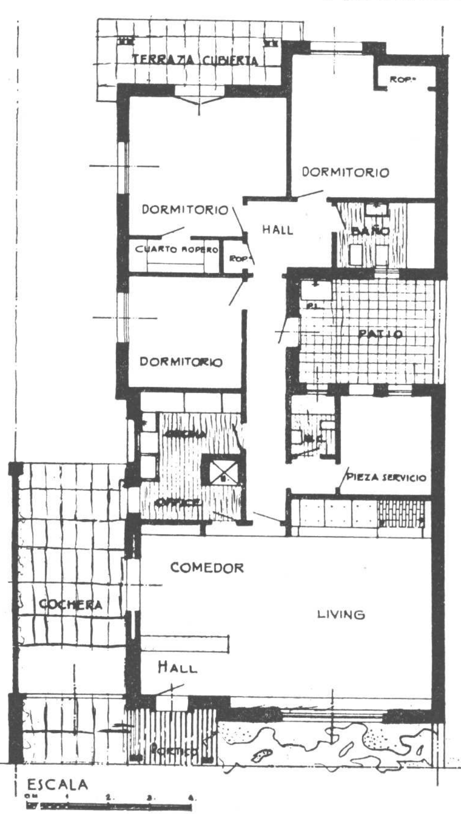
Ese nuevo concepto urbanístico conduce a ideas más amplias en cuanto a trazado de ciudades y remodelación de las urbes y villas actuales; *ideas que no excluyen las hasta hoy predominantes sino que las reintegran a su justa oportunidad.* Por eso, los modernos trazados nuevos y remodelaciones exigen comentario aparte desde que se basan en una teoría socio-ecológica desconocida por los urbanistas hasta principios de este siglo, y cuyos elementos fundamentales son la *unidad vecinal,* la *clasificación de la tierra, según su uso* (residencial, viario, recreativo, cívico, rural, industrial, etc.), y la *reintegración de ciudad y campo* en términos de regionalismo.

CASA DE UNA SOLA PLANTA

MAURICIO J. REPOSSINI Y ALBERTO SIPERMAN, Arqs.



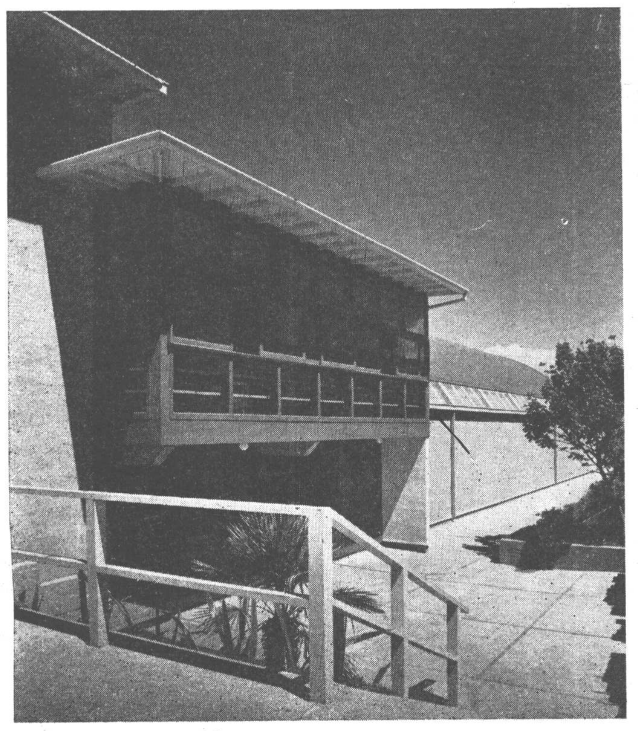
Propiedad del Sr. Bernardo Bordeu en la calle Rodríguez Peña 233. El porche ha sido construído en madera, piso y escalones de piedra. Puede observarse la cochera, que a la vez sirve de terraza para el comedor. Gran ventanal del frente corredizo, inclusive postigones.



Esta casa de coste medio se ha realizado para satisfacer un programa de necesidades comunes: un living-comedor, cocina y dependencias, cochera, tres dormitorios y dos baños. El terreno disponible era el común en Mar del Plata: 12 varas de frente (10 m.39). La solución ha sido una casa de líneas simples, con techos igualmente simples, y en la que se nota el predominio de dos materiales: piedra y madera.

Como detalle interesante, es de notar que la cochera se ha realizado simplemente como una galería cubierta, que a la vez sirve de desahogo al comedor; una solución que permite aprovechar integralmente un volumen grande como es el que habitualmente se destina al garage. El ambiente de estar, living-comedor, se ha desarrollado en un solo ambiente que, con la disposición de un mueble fijo a la entrada —que sirve a la vez como mueble de comedor y guardarropa— permite la formación de un pequeño vestíbulo de entrada.

La fachada ha sido construída totalmente con piedra Mar del Plata, de aparejo irregular, junta tomada con cemento. La cubierta es de tejas planas, tipo normando. Carpintería totalmente en madera. Pisos: de madera en living y dormitorios, y mosaico granítico en demás ambientes. Pintura: a la cal, en todos los ambientes.

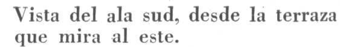


Entrada y terraza este.

EDIFICIO PARA RECREACION EN VALLEJO, CALIFORNIA

Theodore C. Bernardi, James D. Wickenden, Frederick L. Langhorst y John C. Funk, Arquitectos Asociados

El edificio fué construído por encargo de la Oficina del Alojamiento (Housing Authority) de la ciudad de Vallejo; estaba destinado a centro de recreación para unos tres mil hombres que trabajaban en Mare Island, que ocupaban los edificios-dormitorios pre existentes situados alrededor de esta construcción. Estos edificios dormitorios están hacia el sud de Vallejo y al este del proyecto conocido con el nombre de Carquinez Heights y perteneciente a William Wilson Wurster (Wilson Wurster es, no solamente uno de los mejores arquitectos del Oeste de los Estados Unidos, sino de todo el país; pronto tendremos oportunidad de mostrar en nuestras páginas algunas de sus obras. Conviene decir, incidentalmente, que los cuatro autores del proyecto que publicamos en estas páginas, han trabajado con Wilson Wurster). El edificio para cafetería en aquel edificio-dormitorio, está justo al oeste de este edificio para recreación. Este edificio hacía una gran falta ya que los únicos lugares



Vista del ala sud, desde la terraza que mira al este.

Vista del sudeste.

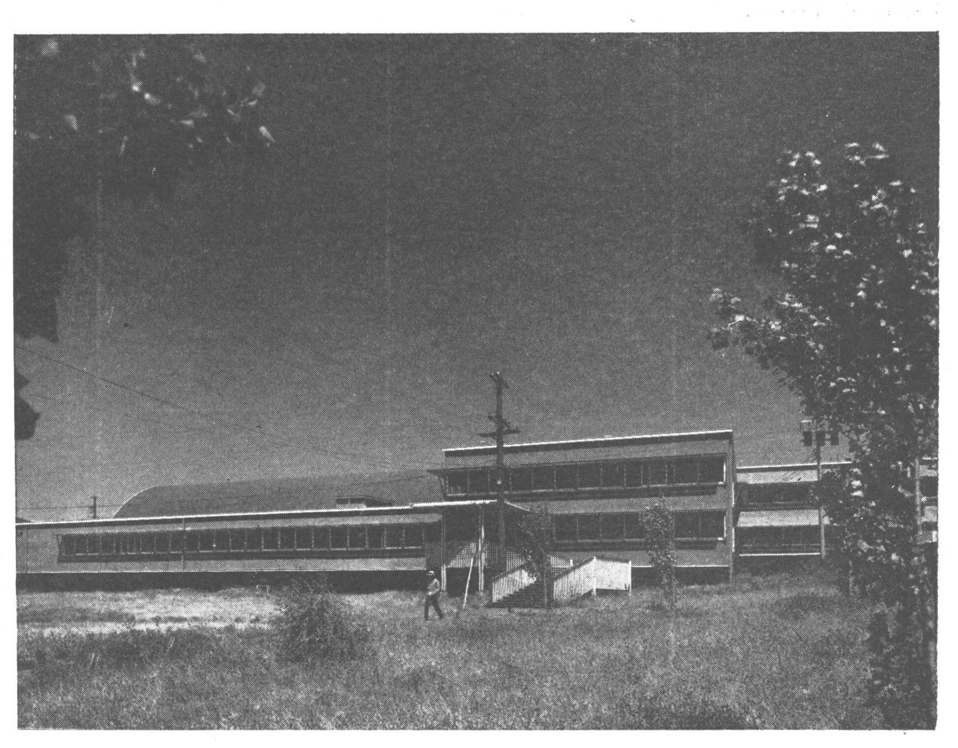
Vernon de Mars, Arquitecto consultor.

A. B. Saph, Jr., Ingeniero de estructuras.

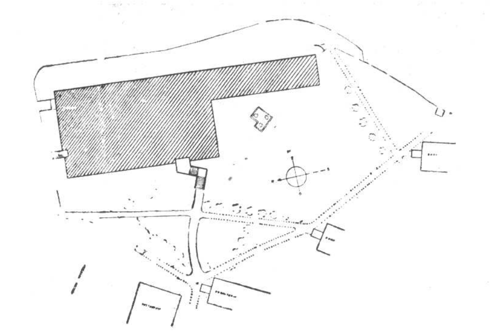
James Gayner, Ingeniero Mecánico.

Lyle E. Patton, Ingeniero Electricista.

Garret Eckbo, Arquitecto paisajista.

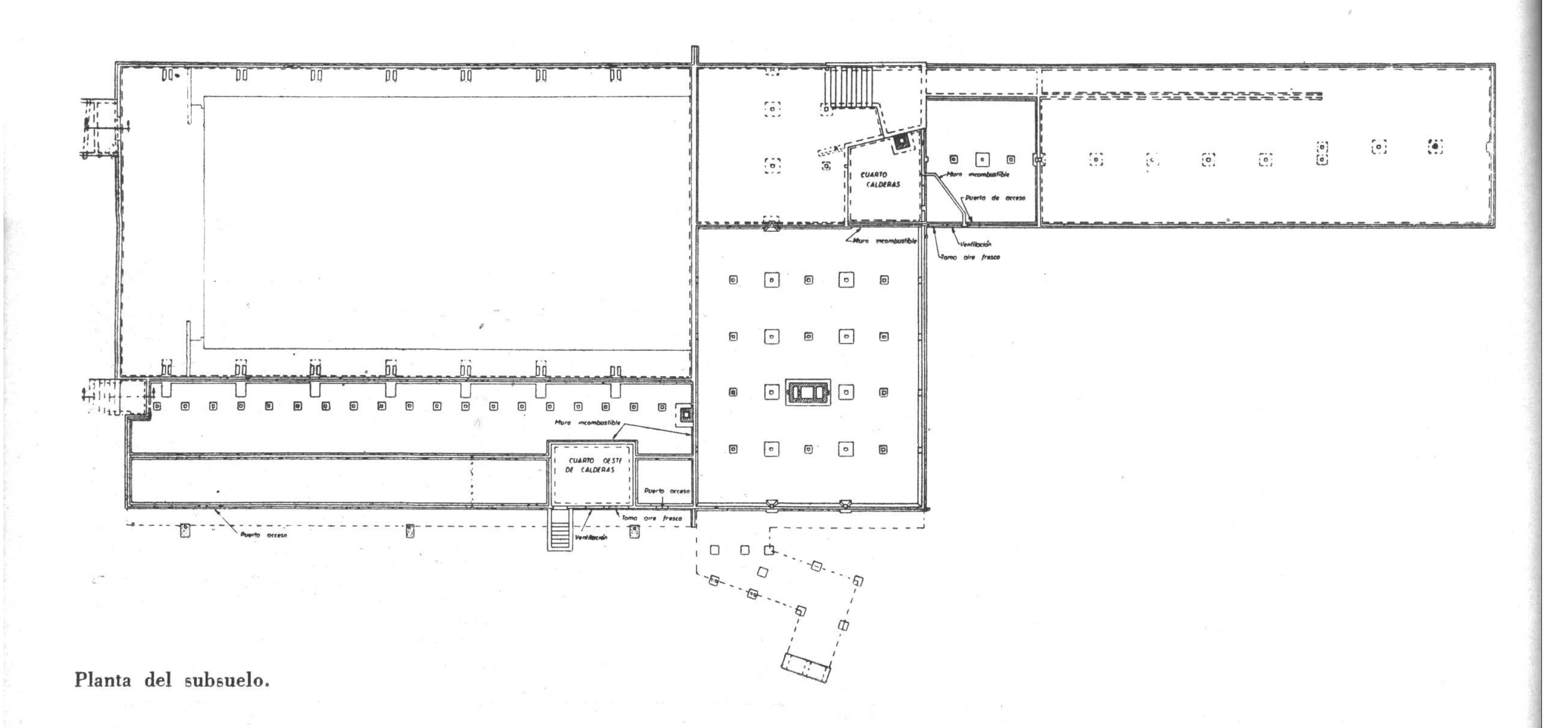


Vista desde el oeste hacia la entrada principal.

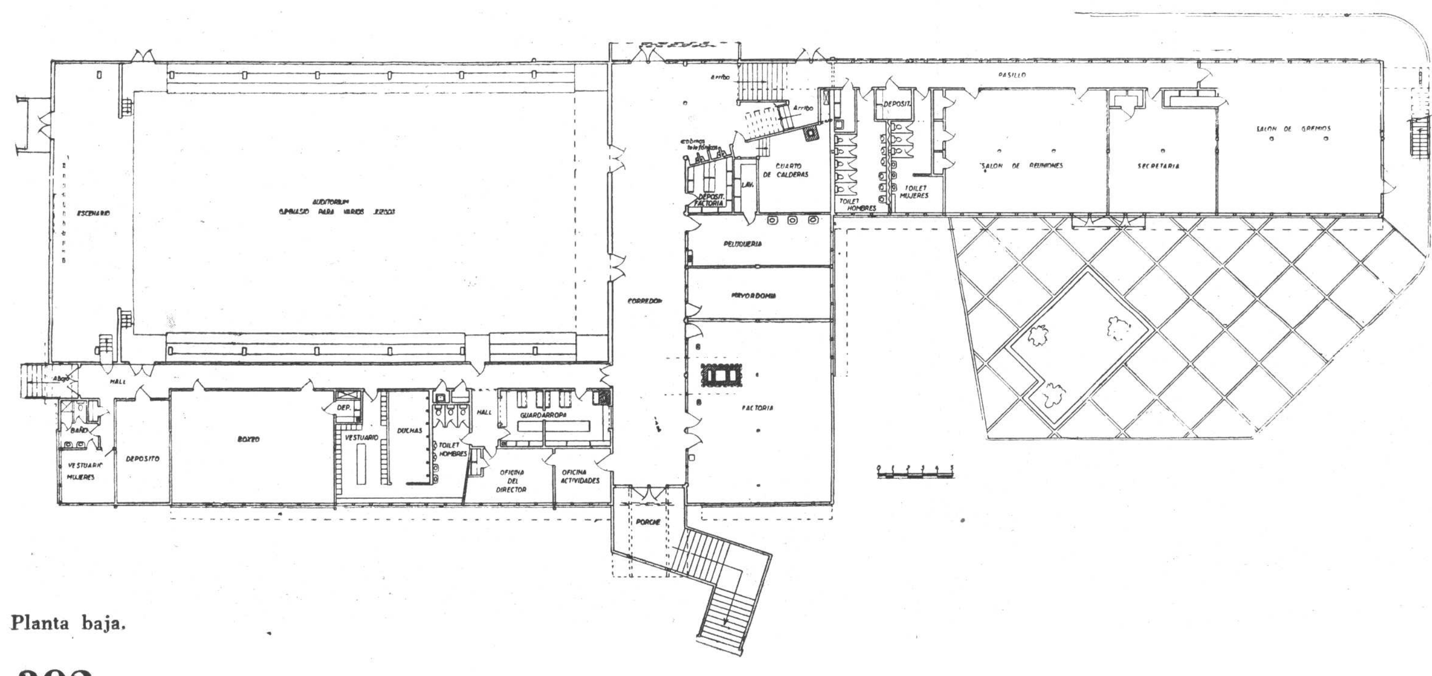


Bernardi, Wickenden, Langhorst y Funk, Arquitectos asociados.

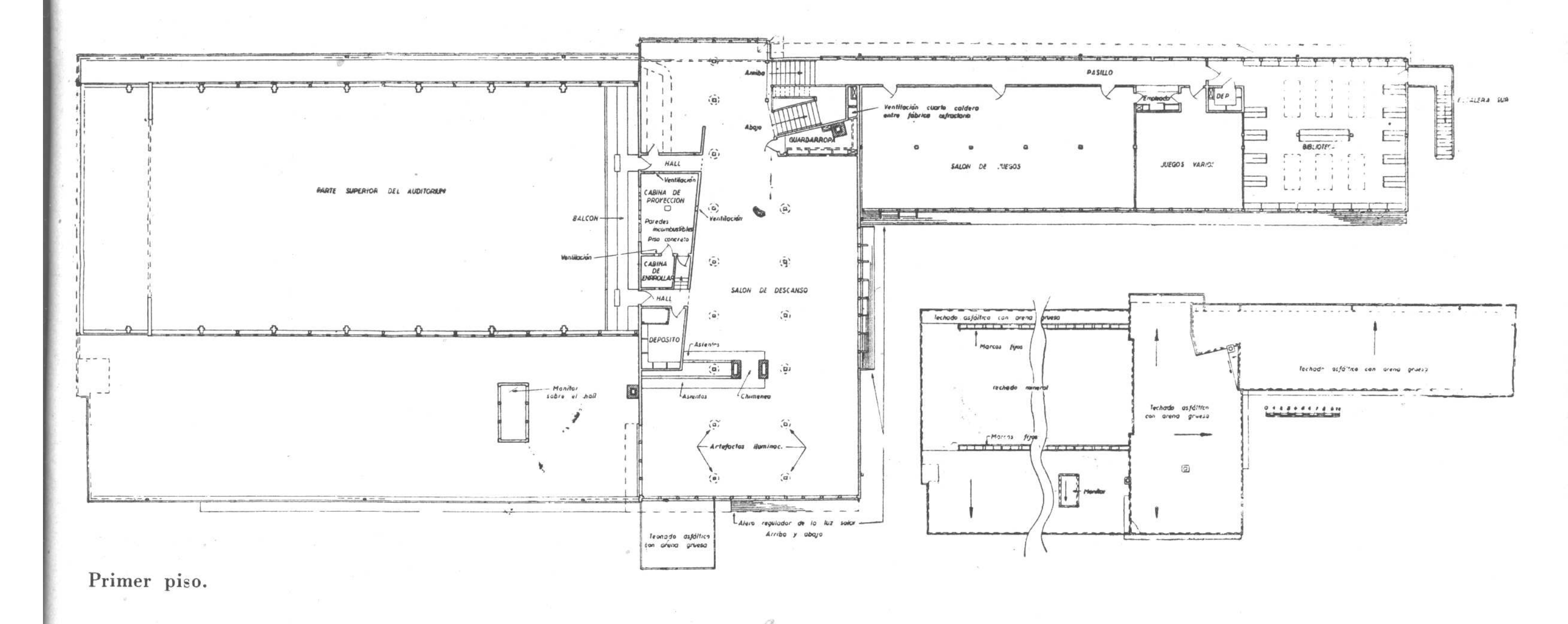
Plano de ubicación.



Planta del subsuelo.

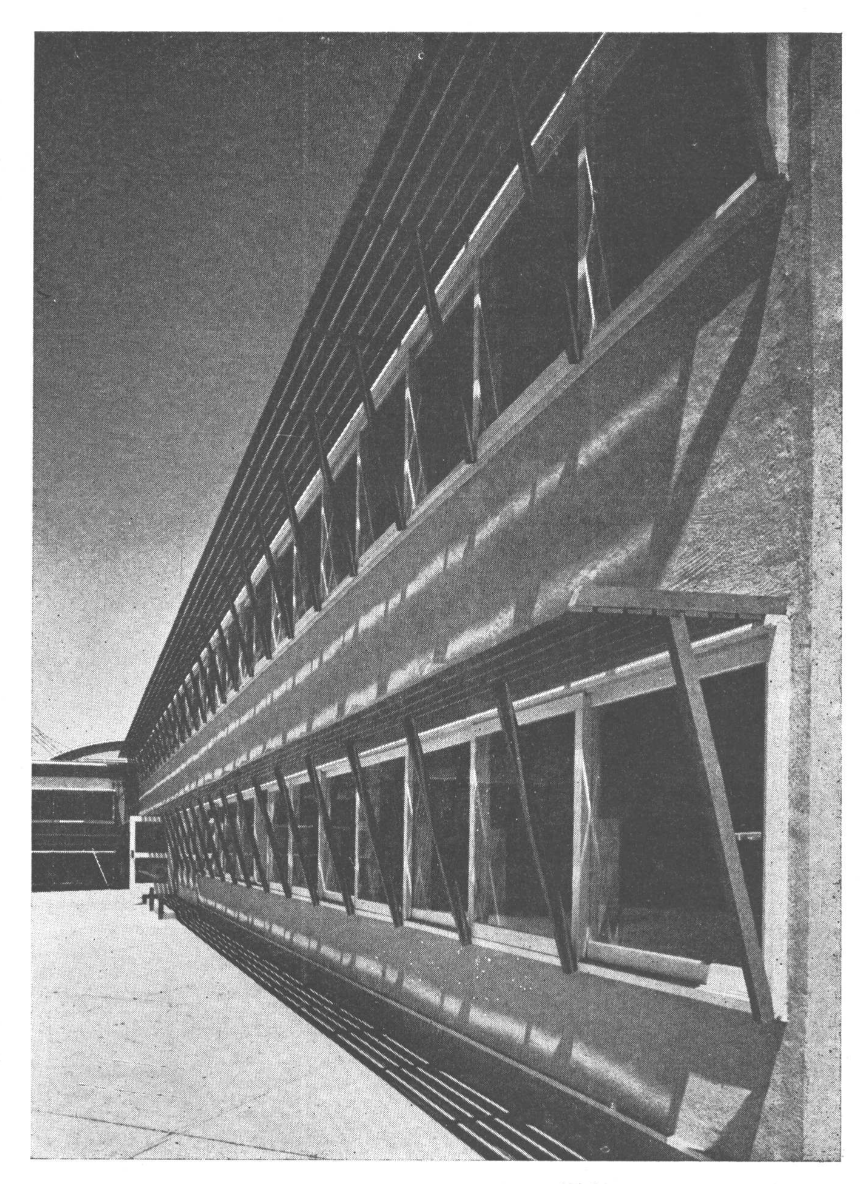


Planta baja.



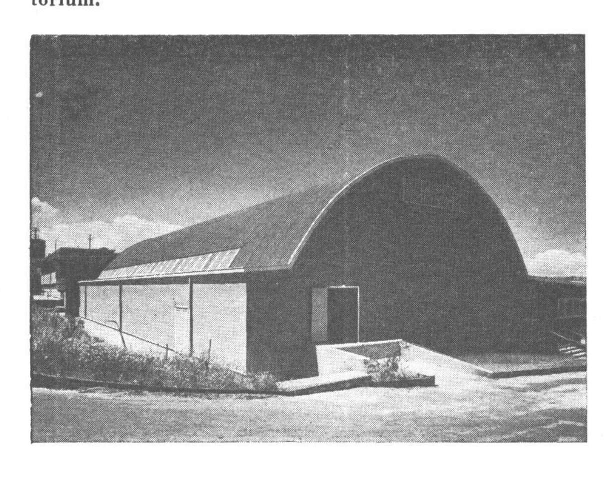
Primer piso.

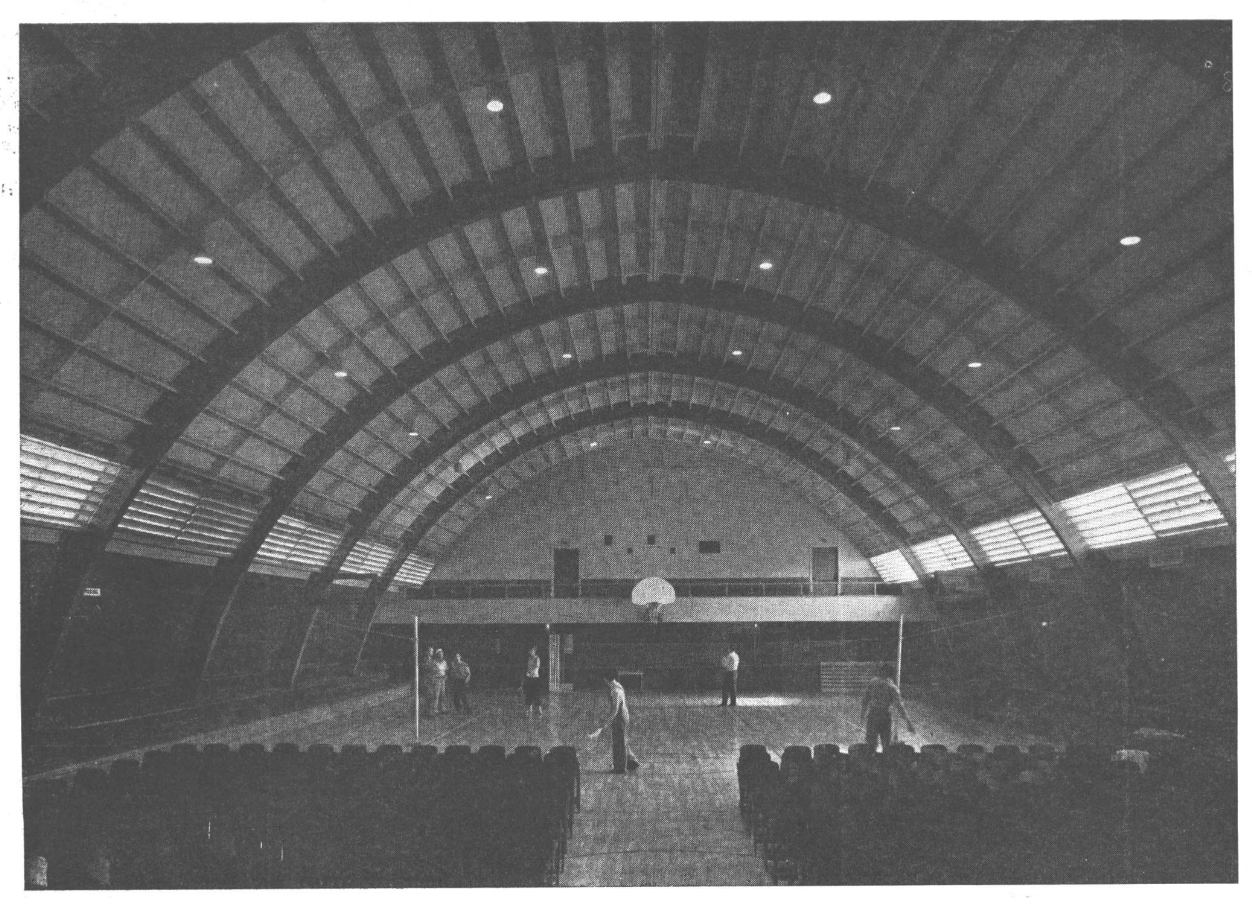
Vista del ala sud desde la terraza.



de esparcimiento de todos los alrededores, antes de su construcción, eran las cantinas y los salones de juego de dados. El edificio estaba destinado a servir a todo el proyecto en conjunto, incluyendo a todos los grupos y razas.
La construcción ha sido levantada con carácter temporario y se entendió que debía ser demolida después de la guerra. Aunque hay alguna resistencia contra ese propósito, hay razones suficientes por causa de su ubicación, plano del lugar y construcción, como para hacer aconsejable su desmantelamiento. La sola excusa para el lugar elegido, es que era el único pedazo de tierra ubicado en forma central y con la superficie suficiente para dar cabida al edificio. Aún así, éste está apretado entre una línea de trasmisión eléctrica existente y el camino, y hubo de alejarse la edificación

El extremo norte del auditorium.





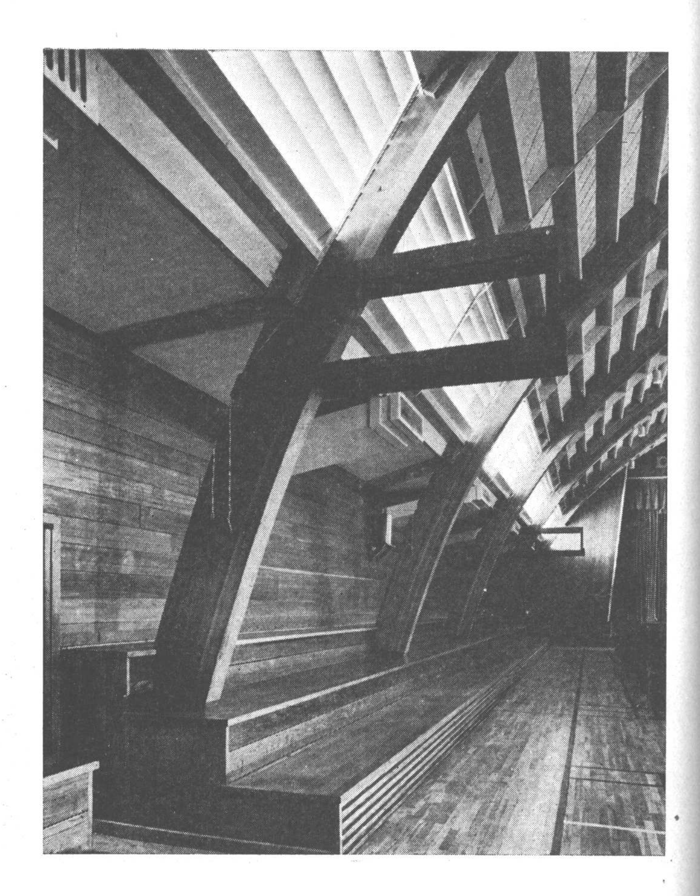
El interior del auditorium mirando hacia la entrada.

EDIFICIO PARA RECREACION EN VALLEJO, CALIFORNIA

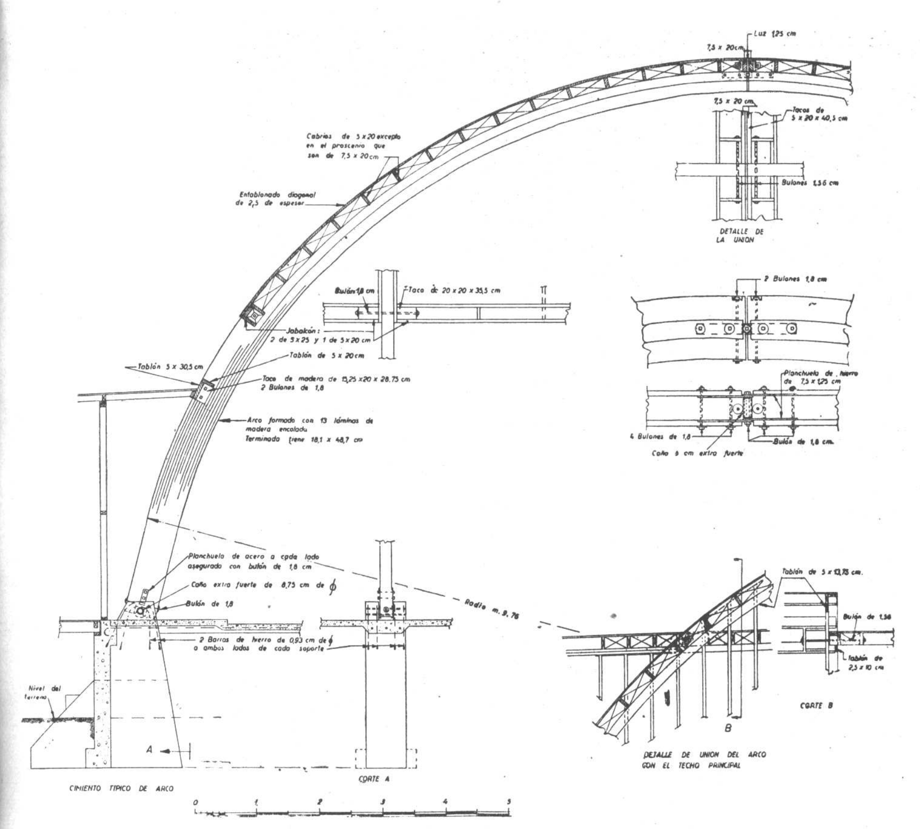
Bernardi, Wickenden, Langhorst y Funk, Arquitectos asociados

6 metros del camino. Los accesos al exterior y los juegos al aire libre que debían haberse hecho en un solo plano total con el edificio, no fueron posibles en este lugar. Los campos de baseball, basket ball y tennis están todos en sitios lejanos. El único de ellos que está cerca es la cancha de pelota. La construcción se ha hecho de acuerdo a los reglamentos de la Administración Federal del Alojamiento y según las especificaciones temporarias y por lo tanto nunca se pensó en que pudiera servir durante mucho tiempo.

Los cimientos son de concreto. El esqueleto es de madera, usando los pies derechos y las vigas según los métodos típicos de los Estados Unidos. Los arcos del auditorio son de madera laminada, la que ha sido conformada y pegada mediante el uso de una cola especial a base de resina, en la fábrica. Poco más se necesita agregar que no pueda verse claramente en los planos y fotografías. El ala sud, larga y angosta, fué elevada medio piso respecto al nivel de la entrada para evitar un corte demasiado profundo en el extremo sud. Los aleros protectores contra el sol que se colocaron sobre las ventanas que miran al oeste,



Detalle de los arcos del auditorium.



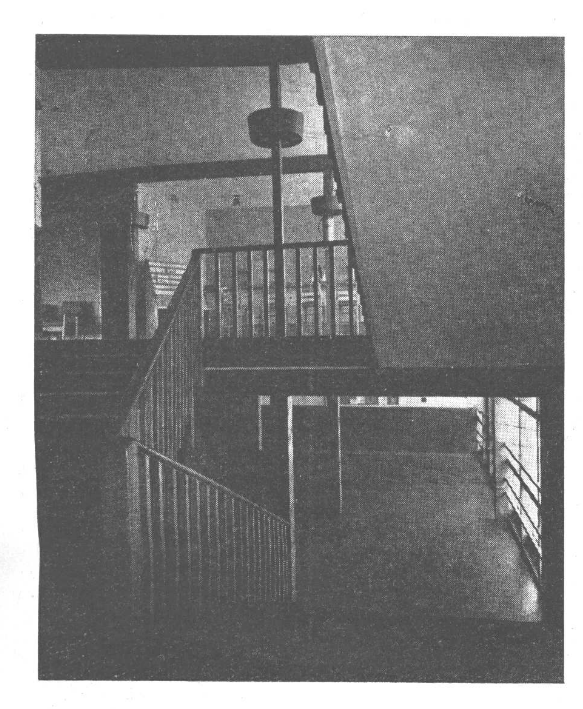
Detalle constructivo de los arcos laminados del auditorium.

evitan la necesidad de bajar las persianas, salvo a última hora de la tarde. La terraza que se ha dispuesto hacia afuera del salón de reuniones, fué ideada como la mejor manera de disponer de la tierra que sobraba sin llevarla demasiado lejos.

Se tuvo la intención de terminar el edificio en colores brillantes, pero los arquitectos hubieron de someterse a las exigencias de los "camufladores" del ejército. Los arquitectos, que son partidarios del uso del color en la arquitectura, creyeron que ésta era una oportunidad espléndida para poner en práctica sus ideas, pero debieron someterse parcialmente a las necesidades militares. En su exterior el auditorio es de color amarillo tierra; el ala central y la que corre a lo largo del lado oeste del auditorio, es castaño rojizo. El ala sud es de un cálido gris. Los aleros y la entrada este, están pintados de azul brillante. Los otros aleros y las ventanas son blancos.

En el interior todo el trabajo de madera es de pino de Oregón terminado natural y barnizado; el terminado de las paredes es de varios matices de color tierra.

Vista del salón de reuniones mirando hacia el sud



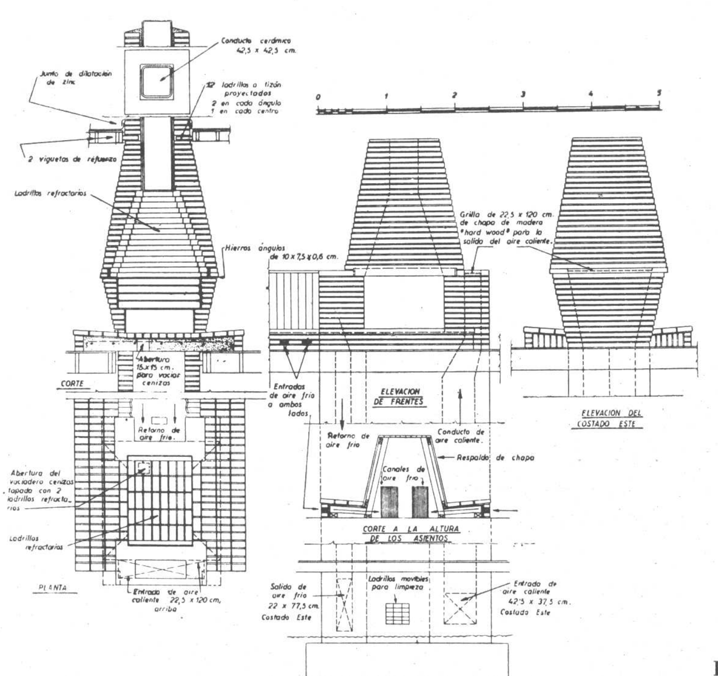
La escalera principal.

EDIFICIO PARA RECREACION EN VALLEJO, CALIFORNIA

Bernardi, Wickenden, Langhorst y Funk, Arquitectos asociados

El cuarto de juegos.

El salón de descanso mirando hacia el oeste.



Detalle constructivo de la chimenea.



LOS PROBLEMAS DE BOCA Y BARRACAS
CONTRIBUCION A SU ESTUDIO Y SOLUCION

Disertación realizada el 14 de Junio de 1946, en el Instituto Popular de Conferencias

por el ING. CIV. JUAN A. BRIANO

No puedo llegar a esta tribuna sin recordar la complacencia con que el fundador de este Instituto, señor don Ezequiel P. Paz, se informaba cuando en este recinto se promovía la consideración de algún problema de interés público, que siempre ejercía singular atracción sobre su espíritu generoso y progresista.

Con el recuerdo de esa influencia estimulante y buena, llego ahora a desarrollar desde esta tribuna uno de esos temas que le habrían sido gratos, por involucrar el propósito de promover el mejoramiento y el bienestar en una parte importante de la ciudad, a la que en todo momento le ha consagrado lo más exquisito de sus preocupaciones. A este estimable antecedente debo agregar la circunstancia de que me asiste también el estímulo de mis compañeros de la Asociación de "Los Amigos de la Ciudad", en cuyo seno se estudia con desinterés, competencia y seriedad el mismo asunto que aquí me trae, como se hace con todo lo que tiene atingencia con el progreso de esta ciudad, de la que queremos no solamente ser amigos, sino parecer que lo somos.

Antes de entrar de lleno a la parte medular de esta exposición, debo manifestar que ella va destinada a contestar los interrogantes que constan en la Resolución aprobada por el H. Concejo Deliberante, con fecha 16 de diciembre de 1940, previo un minucioso estudio practicado por la Comisión de Obras Públicas que constituían los Concejales señores: Rabanal, Rouco Oliva, Andrés Justo, Reinaldo Elena y Vinciguerra.

El contenido de aquella resolución fué actualizado recientemente, durante la vigorosa gestión de los vecinos de Boca y Barracas, la que ha adquirido pública notoriedad.
Me disponía a llenar mi cometido en esta oportunidad, ajustándome al aludido cuestionario; pero ante la publicación del importante dictamen producido por la Comisión Asesora de la Municipalidad y que fué aprobado y largamente difundido, me he visto obligado a apartarme de mi primitivo propósito de referirme solamente a mis puntos de vista personales, para internarme en la compleja estructura de aquel extenso pronunciamiento, para informar mejor a este distinguido auditorio y dejar constancia ante él, que reservo para mí la responsabilidad de mis aseveraciones.

Todo mi empeño va orientado en el sentido de que las obras proyectadas concurran al remozamiento de Boca y Barracas, sin ocasionarles desmedro alguno y dejándoles resueltos definitivamente los problemas que les atañen en lo higiénico, en lo edilicio y en lo económico.

Todo debe concurrir a bonificar y embellecer la más promisora y hermosa península de la ciudad, cuyos efectos han de alcanzar a ambas márgenes del Riachuelo, ya que tienen el privilegio de contar con tan importante curso de agua de singular valor económico y marinero. Desde ese punto de vista, Boca y Barracas se encuentran en mejores condiciones que la Capital Federal, especialmente una vez que se le subsanen las deficiencias desagradables que caracterizan al Riachuelo, pues nuestra ciudad no goza de la proximidad de su gran río, del que está separada por barreras, que sólo serán abatidas cuando se encaren con decisión y amor los estudios necesarios para la integral remodelación y urbanización de nuestra ribera.

Esas son las directivas que han inspirado siempre mi intervención en este importante y complejo conjunto de problemas urbanos, con el fin de favorecer siempre y no perjudicar, de alegrar y no entristecer, de embellecer y no de destruir.

Para mayor claridad y mejor método en el desarrollo de esta exposición, consideraré cada uno de los problemas que afectan a Boca y Barracas, en el orden que los enuncia la Resolución ya mencionada del H. Consejo Deliberante, que ha dispuesto su estudio.

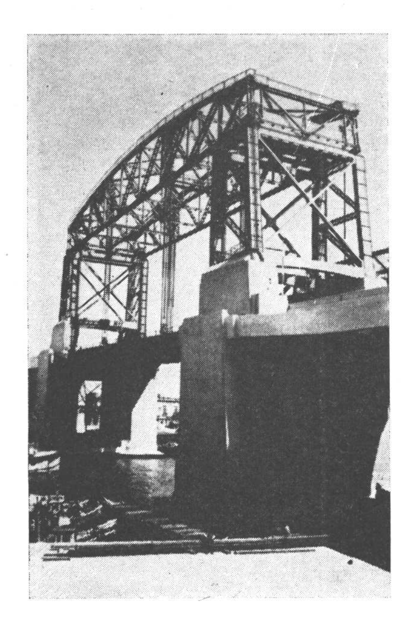
I. — PROBLEMAS CREADOS POR EL NUEVO PUENTE AVELLANEDA.

Este puente que ha contribuído a crear problemas y no a resolverlos, fué construído contrariando los anhelos del pueblo de la Boca, el que ya preveía los inconvenientes que la nueva estructura había de proyectar sobre los importantes intereses radicados a su vera, así como las dificultades que sufriría el tránsito general al ser desviado hacia la isla Maciel y el Dock Sud, donde no existía ninguna arteria con dimensiones y capacidad suficientes para recibirlo y distribuirlo, según su destino.

Para suplir esa falta, se está construyendo una avenida con pretensiones de autovía, sobre los terrenos inconsistentes de la zona, sobre los que se asentarán los elevados terraplenes proyectados, los que constituirán un nuevo cuerpo extraño que se añadirá a los muchos que tanto lamenta la población de Avellaneda tener ante sus ojos.

Las consecuencias inmediatas de la construcción y existencia del nuevo puente Avellaneda pueden concretarse en las siguientes:

1º — Desvalorización de seis importantes manzanas edificadas y densamente pobladas, comprendidas entre las calles Pedro Mendoza, Pinzón, Necochea y Almirante Brown, así como de todas las propiedades adyacentes a la calle Sargento Ponce en Avellaneda;



El puente Nicolás Avellaneda, que ha complicado las soluciones en lugar de simplificarlas.

2º — Desalojo de varios miles de personas, que tenían allí su residencia y sus intereses, con el consiguiente perjuicio para el comercio local;

3º — Los peatones están expuestos a una travesía de unos 300 metros soportando todas las inclemencias, cuando el trasbordador no funciona;

4º — Reducción a 65 m. del ancho útil del Riachuelo, que fué previsto en 100 metros en las obras de rectificación.

5º — Limitación en la altura de los mástiles de las embarcaciones de alto bordo, alguna de las cuales ha debido recortarlos para poder internarse en el Riachuelo.

6º — Los declives adoptados para los accesos ofrecen dificultades para la circulación y sólo pueden ser superados por cierta clase de automotores, a condición de exceder las velocidades consentidas.

Las propiedades que han quedado a la sombra del puente y sus accesos, sufren molestias de diversa índole. Para atenuar los inconvenientes derivados de su posición, esas propiedades deben ser eliminadas y reemplazadas por una avenida lateral y una cintura arbolada, que sirva de aislación y de elemento decorativo.

El concejal señor Elena el 9 de diciembre de 1938, presentó un proyecto de ordenanza destinado a que el Gobierno de la Nación procediera a la expropiación del resto de las manzanas para dedicarlas a parque, juegos infantiles, baños públicos, bibliotecas, etc. En algo había que ocupar lo que el puente había dejado libre, para atenuar un tanto los inconvenientes de su presencia.

El señor Elena recordó que esa iniciativa la había sugerido el Presidente de la Nación General Justo, al colocar la piedra fundamental del puente, cuyas perniciosas consecuencias ya preveía sobre las adyacencias, las que habría podido evitar en lugar de tenerlas que reparar tardiamente, si hubiera escuchado las oportunas advertencias del pueblo, que habría de soportar las molestias ya entonces sospechadas.

Más tarde, con el mismo propósito ya de disimular o de dar perspectiva al puente, se propuso establecer el puerto de cabotaje, con lo que se daba el golpe de gracia a la Boca, despojándola de su parte más valiosa e importante. Se realizaron estudios muy completos para hacer esa obra, pero su conveniencia fué desestimada por verificaciones ulteriores.

Difícilmente podrá citarse otra obra que haya dejado más desazón en el pueblo que el puente Avellaneda, cuya presencia deberá ser disimulada incurriendo en erogaciones muy cuantiosas.

En homenaje al pueblo de la Boca debo recordar que, mientras la obra del puente aún no había sido licitada, tuve oportunidad de concurrir a la Presidencia de la Nación en compañía de una delegación de vecinos caracterizados, quienes fueron para proponer que en lugar del citado puente se construyera un túnel, como el que tuve el honor de proyectar a la altura de Barraca Peña, para dar origen a una nueva gran arteria que recibiera el tránsito de la avenida Paseo Colón y lo vertiera en la avenida Roca de Avellaneda.

Ya se había resuelto construir un puente y era inútil que se alegaran razones para desistir de ese empeño, que en nada podía justificarse.

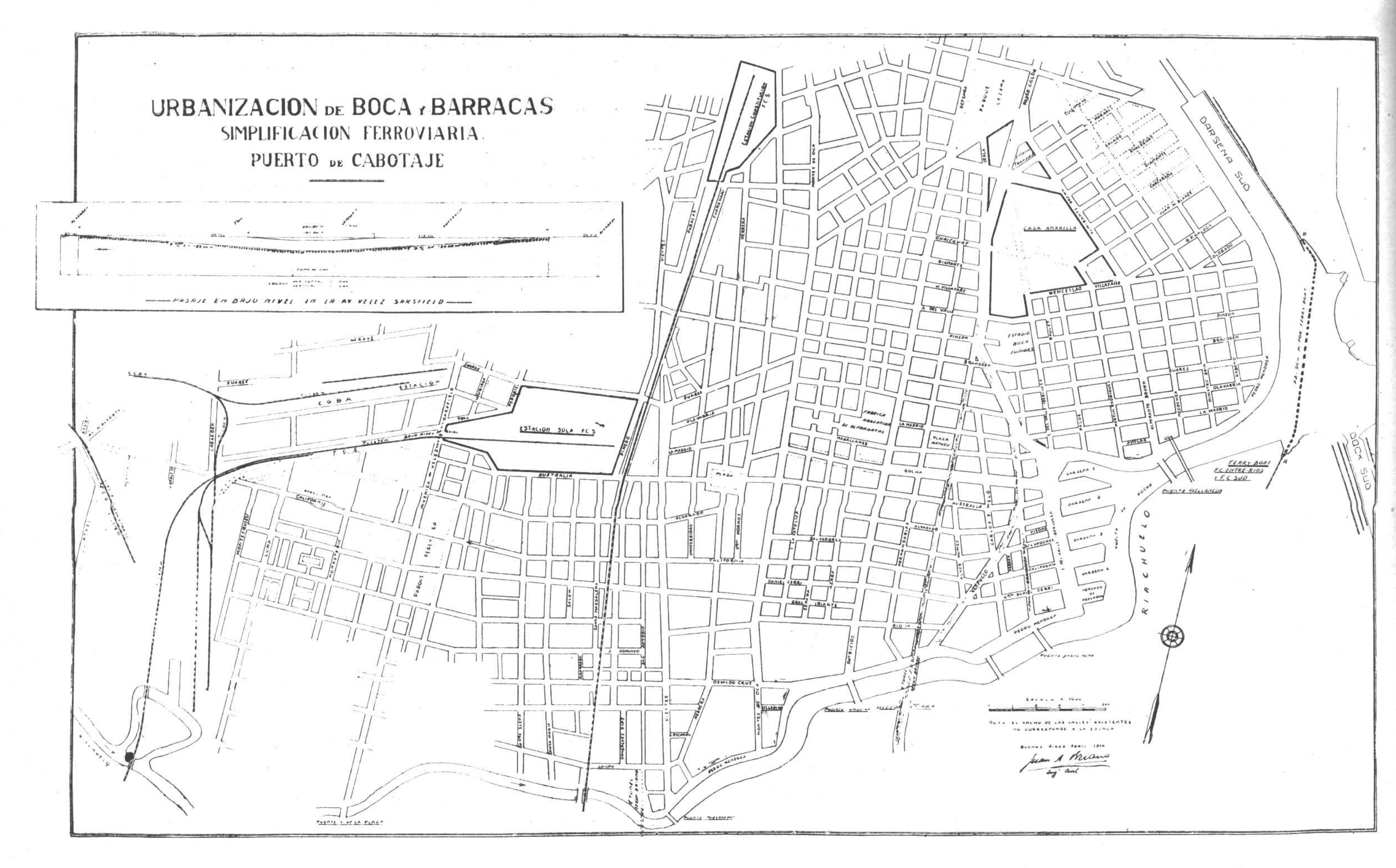
La desfavorable influencia del puente, en mi opinión, sólo se puede atenuar con cierta eficacia, mediante la sustitución de las propiedades adyacentes por una avenida lateral, provistas de una amplia zona arbolada de aislación.

II. — PROBLEMAS DEL TRANSITO Y ESTACIONAMIENTO CREADOS CON MOTIVO DE LA HABILITACION DEL NUEVO ESTADIO DE BOCA JUNIORS.

La habilitación del Estadio de Boca Juniors, por las apasionantes pruebas que en él se desarrollan, provoca la afluencia de una enorme cantidad de aficionados y expectadores los que, con el agregado de un enorme número de vehículos, provocan escenas de congestión y de abarrotamiento que ocasionan las más lamentables consecuencias. Es de tanta importancia el citado estadio, que bien se justifica la preocupación del H. Concejo para evitarle al público concurrente las grandes incomodidades que debe soportar. Las mejoras que se introduzcan en favor del público, redundarán en beneficio del mismo estadio, al que es necesario proveerle del ambiente necesario para destacar su imponente estructura, al mismo tiempo que se evita que



La muchedumbre reunida por un partido de futbol. Estas aglomeraciones aconsejan despejar los alrededores del estadio de Boca Juniors.



proyecte su sombra permanente sobre las propiedades que lo circundan y que no se sienten por ello favorecidas.

La zona existente hacia el costado del S.O. del estadio está ocupada por propiedades de escaso valor y por las vías del F. C. Sud. Por el costado del Norte se encuentran los terrenos de casa Amarilla, de los que una vez resuelto el acceso de las vías de esa empresa al Puerto de la Capital, podrán proporcionar la superficie necesaria, no sólo para rodear al estadio de un amplio espacio libre, sino para levantar un alegre conjunto de casas colectivas o para formar un hermoso barrio residencial.

No creo poder invocar un argumento más convincente con el fin de demostrar que es de toda urgencia, por razones de orden y de comodidad, que se dote al estadio de Boca Juniors de un gran ambiente libre circundante, que el de someter a la consideración de este auditorio la proyección de la presente vista, que revela el enorme contingente de público que se aglomera alrededor de establecimientos de esta índole, que gozan de la mayor simpatía popular.

III. — PROBLEMAS DERIVADOS DEL CAMBIO ALTIMETRICO DE LA AVENIDA PEDRO MENDOZA Y POSIBILIDAD DEL LEVANTAMIENTO DE LAS VIAS DEL F. C. DEL SUD EXISTENTES EN DICHA AVENIDA.

Los problemas derivados del cambio altimétrico de la avenida Pedro Mendoza son de diversa índole, según sea como se los considere. En primer lugar, si se modifica la altimetría de esa avenida, que hoy se encuentra más o menos a la cota 14,70 metros, será necesario proceder al levantamiento, en igual medida, de los muelles de la ribera, y de las propiedades frentistas; en segundo lugar, adoptar las providencias necesarias para extraer las aguas acumuladas en los conductos de desagües pluviales, cuando las crecidas del Riachuelo cubran la desembocadura de aquéllos sobre su margen izquierda.

La avenida Pedro Mendoza, elevada en la medida necesaria, se transformaría en un dique destinado a contener los desbordes del Riachuelo.

Una vez llevada la avenida Pedro Mendoza a su nuevo nivel, será menester remover el pavimento de las calles que desembocan en la misma para identificar el nivel interior, con el que se imponga a la avenida. Esta modificación de los pavimentos puede repercutir en forma más o menos sensible en las propiedades que dan frente a las calles laterales. Esas son las principales consecuencias que se derivan del cambio altimétrico de la avenida y que representan sumas muy importantes, cuya inversión no podrá decirse que haya contribuído a lograr la remodelación de la Boca, la que continuará con sus graves problemas higiénicos, edilicios y económicos sin resolver.

En cuanto a la posibilidad del levantamiento de las vías del F. C. del Sud, puede determinarse considerando su estado, su uso y los servicios presentes o futuros, que están en condiciones de prestar. En cuanto a su estado, se comprueba que es deficiente; en cuanto a su uso se observa que en sólo pequeños trechos son recorridas por vagones, que desde Casa Amarilla, conducen cargas para alguna de las pocas barracas que quedan con frente a la avenida, por lo que puede afirmarse que los servicios presentes son muy contados. En cuanto a los servicios futuros serán cada día

menos necesarios y hasta podrá prescindirse de ellos, como se desprende de lo informado al respecto por la Dirección de Navegación y Puertos el 15 de enero de 1945, en cuya oportunidad se expresa la tendencia de restarle importancia al futuro movimiento portuario sobre las riberas del Riachuelo y de suprimirle el tráfico internacional, o sea el de importación y exportación que hoy se realiza, por lo que no es conveniente que sean instaladas las vías férreas sobre la ribera en la avenida Pedro Mendoza.

En consecuencia, puede darse por demostrado que existe la posibilidad de levantar las vías existentes y la conveniencia de no volverlas a colocar.

En abono de esta afirmación, puede recordarse que, por resolución del 17 de diciembre de 1903, se negó el permiso solicitado por el F. C. del Sud para correr sus vías más cerca de los muelles y al mismo tiempo se dejaba constancia de que existía una gestión iniciada por la Municipalidad, por la que se pedía se obligase a la empresa al levantamiento de sus vías.

Eso no obstante, la Comisión Asesora de la Municipalidad, que tiene a su cargo la remodelación de Boca y Barracas, ha olvidado esos preciosos antecedentes al arbitrar una solución provisoria, para que los trenes de cargas del F. C. del Sud tengan acceso al puerto de la Capital.

Para establecer esta solución provisoria, se proyecta tender una vía a lo largo de la Avenida Pedro Mendoza, que se enlaza con las vías actuales por medio de un empalme a construirse entre las calles Rocha y del Valle Ibarlucea y se prolonga hasta las existentes en el Dique Nº 1 del Puerto de la Capital. Con el fin de dar cabida a esta nueva vía, se aconseja que la avenida Pedro Mendoza se ensanche hasta 65 m. y dentro de esa dimensión, se reserve la de 6 m. para su uso.

Es cosa sabida que en nuestro medio las obras provisorias son las que más tiempo subsisten; por eso causa sorpresa que en lugar de exigir al F. C. Sud que adopte la solución definitiva, se le brinde la oportunidad de postergarla indefinidamente, mientras tenga a su disposición la provisoria, que le ha de permitir llegar al puerto.

Si la circulación de trenes constituye un motivo de descontento y de protesta, porque afecta la regularidad de la circulación en el cruce a nivel de la avenida Almirante Brown ¿qué ha de ocurrir, cuando conozcamos los efectos de la circulación de trenes por la avenida Pedro Mendoza, desde el Dique Nº 1 a Barraca Peña, en una longitud de 3750 m. de los cuales 2750 m. lo serán por la avenida Pedro Mendoza y los 1000 metros restantes entre la densa población actual? ¿Quién se librará de soportar las molestias derivadas de la circulación lenta de los trenes de carga en una zona donde se verifican tantas actividades entre los muelles, las barracas, los depósitos, los establecimientos industriales y las casas de comercio, que son los que se encargarán de contrarrestar todo propósito "de restarle importancia al futuro movimiento portuario sobre las riberas del Riachuelo"?

Si el F. C. del Sud ha de contribuir a facilitar las actividades portuarias de la ribera, es razonable que sus vías circulen en proximidad de los muelles; pero, desde que la Dirección de Navegación y Puertos admite que las vías no son necesarias con ese objeto, ni lo serán para satisfacer las necesidades del tráfico internacional, es ilógico que se proponga el establecimiento de vías principales de gran circulación, aun cuando ello sea con carácter precario.

Si, a juicio de la Comisión Asesora, el F. C. del Sud puede resolver su acceso al puerto mediante la construcción de un túnel, cuyo trazado se desarrolla por la zona de sus actuales vías, corresponde que se le exija la ejecución de esa obra definitiva sin brindarle ninguna nueva solución provisoria, desde que ya la tiene en las vías que ahora utiliza para enviar sus trenes al puerto. En mi opinión, soy tan contrario a que se establezca la nueva vía por la avenida Pedro Mendoza, que estimo no debiera enunciarse siquiera la posibilidad de establecerla.

Ya que se admite que el túnel que proporcionará la solución definitiva debe desarrollarse por la misma zona actual, nada obsta a que mientras se mantiene el tráfico por ella, se proceda a construir el túnel en el subsuelo. No recuerdo que el Ferrocarril Sud, el Oeste, ni el Pacífico, hayan abandonado la zona donde corrían sus trenes de acceso respectivamente a Constitución, a Once o a Retiro, al modificar la altimetría de sus vías, a pesar de la importancia de las obras realizadas.

El F. C. Sud ya tiene su acceso provisorio, por lo que no corresponde proporcionarle otro nuevo, si ello ha de ser a precio de colocar una nueva vía a lo largo de la avenida Pedro Mendoza.

La colocación de una nueva vía por tan importante avenida constituye un paso atrás, que no debemos dar y que la misma Municipalidad no debe consentir, olvidando la actitud definida, que adoptó sobre este mismo propósito hace ya 43 años.

IV — PLAN COORDINADO DE DESAGUES.

Este importantísimo capítulo de los problemas de Boca y Barracas ha concentrado la atención pública, atraída por el clamor de las poblaciones afectadas, a las que la ciudad entera asiste con fraternal simpatía.

Viejo problema, frecuentemente renovado con escenas dramáticas, debe ser resuelto definitivamente, aplazando en su favor todas las obras suntuarias que puedan serlo sin perjuicio, para que sea posible borrar para siempre la calificación de *inundable*, con que se alude a una zona de la ciudad, donde vive una población respetable, laboriosa y progresista.

Una extensión de 550 hectáreas, comprendida en la zona de Boca y Barracas, sufre los efectos de las inundaciones en grado más o menos sensible; es la misma que el 15 de abril de 1940 fué invadida por la que, excediendo a toda previsión, alcanzó la cota 15,91 sobre el cero de las Obras Sanitarias o sea la cota 4,43 sobre el cero del mareógrafo del Riachuelo, superando en esa oportunidad las alturas alcanzadas por todas las que se han producido en los últimos 80 años; es, por fin, aquella zona, que soporta la visita inoportuna de las aguas hasta quince veces por año.

Es muy posible que las inundaciones del tipo de la de 1940 se produzcan en adelante con más frecuencia, no porque los elementos se presenten más agresivos o sean imputables sólo a influencias cósmicas, que, por ser tales, escapan a nuestro control, sino debido a la propia obra del hombre, la que todavía no ha terminado, y por la cual se cubre el terreno con edificios y pavimentos, con cercos y aceras, que dismi-



Tranvías "navegando" en la calle Olavarría durante una de las periódicas inundaciones de la zona.

nuyen a las aguas desbordadas sus viejos dominios, sobre los que se asentaban tranquilamente para infiltrarse o por la acción del viento y del sol cumplir el ciclo de su destino.

No es fácil, pues, compartir el optimismo que se desprende del dictamen de la Comisión Asesora al decir: "que la creciente excepcionalísima del 15 de abril de 1940 constituye un hecho casual, que todo induce a pensar que probablemente no se repetirá en la vida de una generación o que de volver a producirse sólo ocasionará perjuicio de un orden muy inferior a los originados entonces, si se lleva a cabo rápidamente el plan de repavimentación proyectado..."

Para mayor abundamiento la Comisión Asesora agrega: "que una nueva inundación de la magnitud de la de 1940, sólo cubrirá las calles con una capa de agua de un espesor variable de 0,46 metros en los puntos más bajos y durante un tiempo muchísimo menor".

Ese es el legado que le dejaremos a las futuras generaciones y del que talvez la nuestra tenga oportunidad de participar.

De esa información antojadiza se deduce que Boca y Barracas continuarán siendo zonas inundables, por lo menos dentro del término de 10 años, durante el cual se supone que se haya terminado la reconstrucción del 30 % de los edificios, que aún se hallan al nivel actual, el que será elevado entonces a la cota de 15,60 m, siempre inferior al de la creciente de 1940.

Para obviar el inconveniente de las crecidas se aconseja la reconstrucción del pavimento existente, sustituyéndolo por otro de tipo económico, pero sin modificar su nivel, así como se propone la rápida repavimentación de la avenida Pedro Mendoza, elevada a la cota 15,45 y la colocación de compuertas en la desembocadura de los desagües pluviales en el Riachuelo.

La Dirección de las Obras Sanitarias, en tiempo del prestigioso ingeniero Don Antonio Paitoví, al resolver los problemas de los desagües de la Capital, no creía conveniente la colocación de compuertas en la boca de los 23 conductos existentes, porque era menester proveerlas de otras tantas instalaciones destinadas a la elevación del agua acumulada en los conductos, con lo que se habrían de elevar a tal punto los gastos de mantenimiento y conservación, que no compensaba las ventajas del cambio de niveles de las calles.

Es evidente que, con ese criterio simple, se reduce a muy poca cosa el grave problema de Boca y Barracas, el que sólo recibirá una modificación mediocre si, después de todo, le quedan los puntos bajos situados a la cota 15,45 m. los que, lo mismo que la avenida Pedro Mendoza, se cubrirán con una capa de 0,46 m. en ocasión de una creciente análoga a la de 1940.

Cuando ese hecho probable ocurra, la vida diaria de Boca y Barracas volverá a sufrir molestas perturbaciones; cesarán las actividades portuarias; se paralizará la circulación de tranvías, de trenes y de automotores y toda esa zona, a la que se intenta remodelar, dará una nueva prueba de que es inundable, aunque a intervalos mayores.

Es verdad que si se resolviera elevar los niveles a una altura tal, que ponga esa zona al abrigo de las inundaciones como la de 1940, se incurrirá en inversiones mayores que las requeridas para elevarlos solamente a la cota de 15,45 m.

Pero en este caso, en que se trata de realizar obras eficaces y no en economizar dinero, no debemos retroceder ante la cifra que se deberá invertir, si queremos elevar a la jerarquía urbanística que merecen Boca y Barracas.

La larga demora en que se ha incurrido para resolver los problemas urbanos de Boca y Barracas, impone que se les dé más cumplida satisfacción, dotándolas de las obras que las liberen hasta de la acción perjudicial de inundaciones, como las de 1940, cuya oportuna advertencia nos debe aleccionar. En mi opinión, la avenida Pedro Mendoza debiera elevarse a la cota 16,00, teniendo presente que la Ordenanza Nº 4792 del 30 de junio de 1933, fijaba para la zona que la comprende la cota 15,80 m. la que ha sido superada por la creciente del año 1940, que se elevó a la cota 15,91 m.

La citada Ordenanza fijaba la cota de 15,80 haciendo constar que ella era de aplicación estricta para las construccio-



Este lanchón, obligado por la creciente, abandonó las aguas para descansar en la calzada de Almirante Brown.



El personal de una emisora de radio llega en bote a su oficina.



Los buques y los ómnibus se disputan la jurisdicción...

nes de cualquier material y cualquiera fuera su destino. En ciertas zonas de Palermo y de Belgrano esa ordenanza fijaba las cotas de 14,50 y 15,00, las que son superadas en casos de creciente, provocando inundaciones de efectos deplorables.

Las Obras Sanitarias fueron más previsoras adoptando, como cota básica para sus obras la de 15,80 m., elevándola a 16,10 metros para fijar el piso del garage que ha construido en Belgrano, y que gracias a ello no lo han alcanzado las crecientes.

Es conveniente que para apuntalar mis opiniones, recuerde el caso de la ciudad de Porto Alegre en el Brasil. Esta importante ciudad estaba expuesta a las grandes inundaciones provocadas por los desbordes de los ríos Gravataí, Guaíba y Riaco, producidos en sus valles en la época de las lluvias.

En esas oportunidades, quedaban fuera de servicio el puerto, ferrocarriles, usina eléctrica, etc. y las zonas industriales y comerciales de la ciudad, quedaban bajo el agua la que alcanzaba niveles hasta de 2,00 m. La inundación de 1941 dejó sin hogar a más de 71.000 habitantes, que debieron ampararse en refugios de toda índole. Para evitar esos desastres se proyectaron y construyeron obras de endicamiento para las que, sin vacilación, se adoptó una cota muy superior a la extraordinaria creciente de 1941, que era la mayor conocida hasta entonces.

Con ese criterio de gran previsión debe remodelarse la Boca, adoptando la cota mínima de 16,00, para que las generaciones futuras no puedan reprocharnos que les hemos dejado un triste legado.

No se debe incurrir en economías, que al final se pagan caras. Es menester conjurar los mayores peligros, que en todo momento podrían sorprender, recurriendo para ello a planes coordinados de manera que demanden obras tan eficaces, como económicas.

V. — PLAN DE URBANIZACION

Es evidente, que el plan de urbanización de Boca y Barracas constituye una empresa de aliento, que no puede darse por comenzada con el solo cambio de pavimentos, la modificación del nivel de una avenida costanera y la colocación de cierto número de compuertas, si con ello se deja invariable la zona interior, que debe merecer una transformación fundamental para mejorar sus condiciones higiénicas y su misma estructura, para ajustarla a los preceptos del urbanismo cuya observancia ha de proporcionar bienestar, comodidad, distinción y belleza al lugar de residencia de tan benemérita población.

No es posible que al cabo de diez años, cuando se supone que todas las propiedades hayan sido elevadas al nivel de la cota 15,60, acontezca todavía que queden puntos bajos, encrucijadas y avenidas, que se cubran con la mencionada capa de agua de 0,46 m. de espesor.

Esa deficiencia no debe observarse en un plan de urbanización, que ha de ser integral, homogéneo y coherente, llegando para ello, si fuera necesario, a la modificación del relieve de la zona afectada, para que sobre ella se levanten viviendas hermosas, sanas y cómodas; para que los lugares insalubres sean saneados y los parajes antiestéticos embellecidos, dando paso sobre ellos al aire y al sol entre el ramaje de nuevos y amplios espacios verdes.

La urbanización de Boca y Barracas debe comenzarse por la remodelación de los sectores más afectados por las inundaciones, intentando para ello la acción conjunta con los propietarios y recurriendo a la expropiación de todo lo que sea necesario, si esa colaboración fuera resistida. En segundo término, deberá darse preferencia a los barrios donde predominen las casas de vecindad y todo grupo de viviendas antiguas desprovistas de comodidad, de higiene y de agradable aspecto, para mejorar el medio ambiente desapacible que las rodea y que soportan a disgusto millares de habitantes, como si fuera una condena, a cuyo término debemos contribuir con realizaciones inmediatas y oportunas.

No es posible que se tolere por más tiempo la subsistencia de barrios insalubres y antiestéticos, como los que presenta la Boca, en salvaguardia de la salud de sus moradores, del decoro de sus familias y del buen concepto de la ciudad misma. Además, por ese medio, se evitará que se neutralice el esfuerzo que realizan muchos propietarios progresistas en ese mismo medio para dotar a sus hogares de las condiciones que impone la vida moderna y civilizada.

El Estado debe tomar a su cargo la realización de la obra, ajustándola a las directivas de un plan integral, en cuya concepción los técnicos argentinos deben concentrar todo su empeño y ratificar su indiscutible capacidad, a fin de que, donde hoy amenazan las inundaciones y donde se vive en promíscuo hacinamiento, surja la silueta gallarda de viviendas modernas y hermosas rodeadas de sol, de aire puro y de fronda. En ese sector de la ciudad, en que tanto hay por hacer, deben levantarse nuevos barrios, cuya urbanización pueda presentarse como modelo digno de imitarse por las demás ciudades argentinas.

Debo limitarme, en esta oportunidad, a emitir ideas generales, sin que me sea dado asentarlas sobre un plano, en el que se destaquen las diferentes zonas en que, a mi juicio, debe suponerse dividido el suelo de Boca y Barracas para su nueva estructuración y urbanización. No he tenido a mi disposición un plano que me informara con fidelidad sobre las características del relieve de terreno, por lo que no he podido demarcar las diferentes zonas en que habrá que suponer fraccionada la extensión a bonificar, labor compleja que supera mis posibilidades y debe quedar reservada para la organización técnica que se constituya para realizar el milagro de urbanizar la pintorezca zona de Boca y Barracas. Sin embargo, no puedo dejar de esbozar el orden en que ese trabajo de remodelación deberá intentarse, una vez

fraccionada la extensión superficial en el número de zonas que sea conveniente y fijado el orden en que deberá procederse a la ejecución de los trabajos.

Elegida así la zona que deberá bonificarse en primer término, se procederá a determinar el número de residencias o viviendas colectivas que será necesario construir para dar alojamiento a la población, que deberá abandonar las que en ese momento ocupe.

Para ubicar y levantar esas nuevas viviendas se utilizarán, en la medida que sea necesario, las fracciones de terreno que hayan quedado en disponibilidad por el levantamiento de vías y demás dependencias ferroviarias en sus actuales playas, por el desplazamiento de industrias molestas o insalubres y por el traslado de los depósitos de carbón a otros emplazamientos, que en oportunidad se indicarán.

Mientras las nuevas construcciones se llevan a cabo, deberían llenarse todas las formalidades legales que son de práctica, para tomar posesión de la superficie elegida, después de lo cual se procederá a demoler todo lo que merezca serlo, conservando todo aquello que armonice con las modalidades del plan general.

Sobre la nueva superficie así despejada, se trazarán calles, avenidas, plazas, lugares de esparcimiento, así como se distribuirán las viviendas colectivas, las residencias particulares y los locales para los servicios públicos.

El nivel del suelo se levantará a la cota mínima de 16,00 metros y se establecerán nuevos conductos de desagüe, en la medida que sean necesarios; los pavimentos definitivos deberán presentar las pendientes convenientes para evitar el estancamiento de aguas servidas en las cunetas.

De ese modo, allí donde las aguas motivaban verdaderas escenas de dolor, se levantarán nuevos y alegres barrios, cuyos edificios relevarán a las primitivas viviendas, cuya vida útil debe darse por terminada.

Los poderes públicos deberán contribuir con los fondos necesarios para esta primera realización, en cuya financiación podrán participar las cooperativas obreras, así como las industrias y demás actividades que se preocupan del bienestar y comodidad de sus obreros.

Una vez que se termine la urbanización de la primera zona, se despertará el interés y la simpatía de la población, la que se encargará de estimular la prosecución de los trabajos en otras nuevas, porque le será dado comparar la diferencia que ofrece el vivir en el nuevo ambiente, donde se encuentra libre del desagradable hacinamiento anterior y fuera de las acechanzas de las inundaciones.

De ese modo, después de la remodelación de una zona, se dará comienzo a la de otra nueva, hasta que Boca y Barracas obtengan, por ese procedimiento progresivo, la fisonomía y el carácter que les corresponde, como partes integrantes re una ciudad de tan noble jerarquía como la de Buenos Aires.

No se pretende mantener el estilo boquense, ni se conserva ningún resabio de su anacrónica estructura, pero se dignifica el medio ambiente en que la población podrá continuar viviendo y trabajando con fe y entusiasmo, con la tradicional alegría que han exteriorizado en otros tiempos sus vigorosos marineros.

Con la organización del trabajo que este programa de urbanización contempla, no ocurrirá que se dé comienzo a la realización de mayor volumen de obras del que permiten los recursos destinados a cada parcela, ni se dará el triste espectáculo de trabajos empezados que nunca se terminan, lo que sería desastroso si ocurriera al tratar de urbanizar una extensión de 550 hectáreas, como las que cubren Boca y Barracas.

En mi opinión, la remodelación de Boca y Barracas debe realizarse, sin que sea necesario discriminar entre las obras que corresponde ejecutar al Estado o a los particulares, para evitar los inconvenientes de su falta de sincronismo, como podría ocurrir si la Municipalidad llevara a cabo el terraplenamiento de las calles y los propietarios el del interior de las fincas, además de afrontar las erogaciones producidas por la reconstrucción o por el retroceso de sus edificios a la nueva línea de edificación, en el caso del ensanche de las calles.

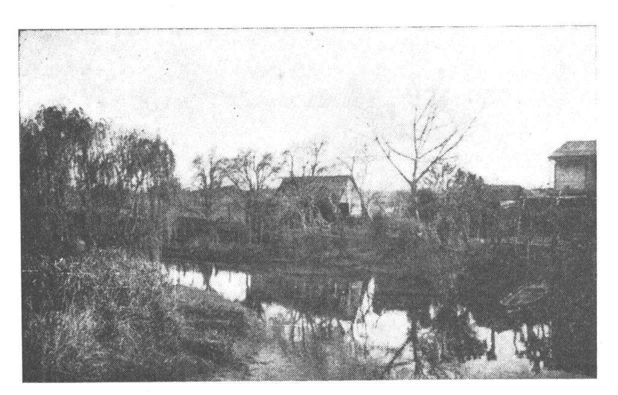
La Comisión Asesora señala los inconvenientes que se han de presentar para obtener el gran volumen de tierra que se necesita para efectuar el cambio de niveles, pues no puede contar con el producto de los dragados, cuyo volumen ya tiene comprometido la Dirección de Navegación y Puertos.

En mi opinión, ese material no es adecuado para ser empleado en las condiciones que deberá serlo en la zona a remodelar, a menos que se tratara de arena limpia extraída de alguno de los bancos de nuestras costas.

Pero, si fuera apropiado, su obtención debería efectuarse por un poderoso utilaje, destinado exclusivamente a ese objeto, sin demorar las obras a la espera del que pueda obtenerse con los elementos de trabajo empleados en la conservación de nuestros ríos.

Es muy probable que el material a emplearse con el fin de cambiar el relieve de Boca y Barracas, donde sea necesario, deba obtenerse en excavaciones situadas fuera de la ciudad y practicadas en ciertas colinas adecuadas. Me permito recordar que el F. C. al Pacífico obtuvo la tierra necesaria para su alto nivel de Palermo, excavando el gran lago existente cerca del Golf Club en Belgrano y que la empresa de las Catalinas rellenó sus terrenos, adyacentes al Puerto Madero, con tierra procedente de las lomas de la actual localidada de Villa Urquiza, que es probablemente lo que haya que hacer en este caso.

Las dificultades serán mayores para el propietario, que debe rellenar su terreno para levantarlo al nivel establecido, porque no siempre podrá conseguir el material necesario, a menos que pague precios excesivos.



Un aspecto del Arroyo Maciel y sus "pintorescos" alrededores.

La influencia que el cambio de niveles tiene en una propiedad puede llegar al extremo de obligar a su demolición y, en todos los casos, a ponerla fuera de uso, mientras se realizan los trabajos de habilitación.

No es de extrañar, pues, que un propietario que se siente tan afectado reclame indemnización para realizar las obras necesarias, cuyo importe, en la mayoría de los casos, puede exceder su capacidad financiera.

Los propietarios así afectados, no siempre están mal aconsejados como lo supone la Comisión Asesora, al iniciar demandas por indemnización, ni tienen la culpa, si "en todos lo casos, se fallan en contra de la Municipalidad", pues lo más probable es que la justicia les encuentre razón y se la dé. Para apreciar la procedencia de esa actitud es menester ponerse en lugar del propietario afectado y opinar después.

No es razonable que si la Municipalidad intenta realizar obras de interés público, la intervención de los propietarios pueda enervar su acción, ni corresponde que ella ocasione perjuicios y molestias individuales, que demanden la intervención de la justicia, si está en sus facultades elegir el medio para evitarlos.

Las causas de estas situaciones enojosas se evitan, afrontando la remodelación por zonas, para lo que el poder público deberá estar investido de amplias facultades legales y provisto de los recursos necesarios, con lo que le será fácil allanar todos los obstáculos.

Las obras de remodelación de Boca y Barracas deben ser realizadas sin interrupción por etapas sucesivas para eliminar las inundaciones, la falta de higiene y las condiciones precarias de vida, al mismo tiempo que con ellas se intensifique su economía y el Riachuelo acreciente las actividades de sus muelles.

Es muy probable que la sugerencia de realizar tan amplio plan renovador sobre el viejo damero de Boca y Barracas, sorprenda a quien lo contemple sin ahondarlo, pero se ha de resignar a encontrarlo digno de consideración, en cuanto compare lo que requiere la modificación propuesta por la Comisión Asesora para imponer sólo grandes sacrificios y lo que puede ser suficiente para dar nacimiento a una nueva y hermosa planificación urbana.

Si se tiene presente, que la Comisión Asesora propone levantar los niveles de las calzadas y de los terrenos adyacentes, a los que será necesario adaptar los edificios existentes; la reconstrucción de los frentes demolidos en el caso de ensanches de calles o de la apertura de otras nuevas; la modificación de los servicios sanitarios y de los desagües pluviales; la reconstrucción de los viejos pavimentos, a todo lo que deberá agregarse la suspensión de las actividades y, talvez, el cambio de domicilio mientras duren las obras, sin olvidar que, en alguna noche incierta de tormenta, pueden las aguas agazapadamente turbar el sueño y que, después de todo, quedará en pie mucho de lo que deseamos eliminar y reemplazar, fácilmente se ha de admitir que en lugar de desarrollar tanto esfuerzo aislado e incoherente, se impone la conveniencia de llevar a cabo un plan de remodelación integral, que responda a la mejor composición urbanística, levantada en un medio remozado y embellecido.

No dudo que si se colocan las dos situaciones en los platillos de una balanza, su fiel se ha de inclinar hacia la conveniencia de llevar a cabo la planificación integral, que me permito sustentar y se ha de cumplir una vez más el viejo proverbio, que nos dice: "que es más fácil hacer de nuevo, que remendar".

VI. — ESTUDIO SOBRE LA TRANSFORMACION URBANISTICA Y SOLUCION DEL TRANSITO EN LA ZONA DE INFLUENCIA DEL PUENTE PUEYRREDON.

El actual Puente Pueyrredón reclama ahora la ejecución de mejoras que debieron haberse ejecutado en oportunidad de su construcción, procediendo de inmediato a la expropiación de las propiedades comprendidas entre las calles Vieytes, Pedro Mendoza, Herrera y Luján, así como la franja lateral necesaria para evitar la aparición de aquellos antiestéticos pasajes, que tanto afean el lugar.

Con mucho acierto el H. Concejo Deliberante dictó la resolución, que dispone la debida urbanización de esa zona a la que afluyen tan diversas corrientes de tránsito, cuyo desplazamiento debe facilitarse.

En el informe que acaba de aprobar la Intendencia Municipal, una determinada subcomisión, que ha estudiado los problemas de Boca y Barracas aconseja la expropiación de la superficie referida y además que se amplíe el ancho de la calle Vieytes a 33,00 m., porque estima que deben adoptarse las providencias debidas para satisfacer las exigencias del tránsito que concurre a ese lugar, al que supone tal incremento que haga necesario el ensanche o la duplicación del puente existente. Aconseja también que se prevea la posibilidad de que debajo de las rampas del nuevo puente, pueda pasar la avenida Pedro Mendoza, a fin de evitar su interferencia con la calle Vieytes.

Me permito advertir, que de este modo y con esta ilógica solución deberá ampliarse considerablemente la superficie a expropiarse, a fin de que sea posible desarrollar la compleja serie de curvas de enlace que se requieren para independizar el tránsito de ambas avenidas. En ese lugar, en el que debieran proponerse obras más útiles y menos molestas, se trata de reproducir la intrincada situación que sufren los vecinos de Liniers y de Saavedra, por la presencia de esos tentáculos, que se desarrollan en los cruces de la avenida General Paz con las avenidas Rivadavia y Cabildo.

El importante vecindario deberá así soportar innecesariamente las consecuencias de tan enojosa servidumbre.

La Comisión Asesora, al considerar este dictamen de la subcomisión, solo modifica lo relativo al ancho de la avenida Vieytes, el que debe reducirse a sólo 26,00 m. en lugar de los 33,00 m. propuestos, "porque entiende que aquel será " suficiente para satisfacer las exigencias del tránsito futuro, " y a que no debe olvidarse, que este cruce se verá sensi- " blemente aliviado, cuando sean mejor aprovechados los " otros puentes, especialmente al término de la construcción "del acceso S. E. al puente Avellaneda. Esta situación me- " jorará notablemente todavía, si se lleva a cabo el nuevo " cruce que se propone a la altura de la calle Hernandarias." "Este alivio del puente Pueyrredón se supone que se ha de " obtener también en base a la desviación del tránsito por " el puente Victorino de la Plaza, debiendo previamente " construir un puente en la avenida Vélez Sársfield para " cruzar las vías del F. C. Sud, de su acceso a la estación " de cargas Sola."

Es conveniente señalar la disconformidad de criterio existente entre la subcomisión y la Comisión Asesora, pues la primera atribuye un gran aumento en el tránsito del puente Pueyrredón, al punto que cree que será menester ensancharlo y aún duplicarlo, mientras la segunda informa que eso no será necesario debido a las nuevas comodidades que se proporcionarán al tráfico, el que podrá desviarse por otras rutas.

Sorprende que la Comisión Asesora razone de esta manera, desde que todo el mundo sabe que los puentes Avellaneda y de la Plaza están habilitados y que pueden ser utilizados por el tránsito, sin imponerle la anunciada desviación, ni construir el puente sobre el Riachuelo en prolongación de la calle Hernandarias, ni establecer el puente que se propone en la Avenida Vélez Sarsfield. Si el tránsito no utiliza esos puentes, no es porque ignore su existencia, sino por que lo apartan de su destino que, en cambio, le facilita el puente Pueyrredón. Esa desviación contraria a las conveniencias del conductor sólo se puede imponer en forma compulsiva por medio de la Policía.

No es posible desconocer la atracción que el puente Pueyrredón ejerce sobre la circulación en general, dado que de él se abren en abanico las más importantes avenidas de Avellaneda, a las que desde época inmemorial se les ha asignado ese punto de cruce del Riachuelo.

Todo proyecto que tenga el propósito de contrariar esa tradicional orientación, es contrario a los más legítimos intereses generales y debe ser desechado.

La Dirección de las Obras de Rectificación del Riachuelo no creyó que hubiera conveniencia en desviar y contrariar las actuales corrientes de tránsito que afluían al puente Pueyrredón, antes bien se proponía mantenerlas facilitándolas, mediante la sustitución de la actual estructura, por otra con capacidad para permitir el desplazamiento de 100.000 vehículos por día.

No coincidí entonces con la Dirección de Obras del Riachuelo en su propósito de ampliar a tal extremo el puente existente, porque creí que no era aconsejable perturbar la normalidad de la avenida Mitre, perjudicándola con la rampa de acceso a la nueva obra, ni desvalorizar la propiedad adyacente, como tampoco debían derivarse análogos perjuicios a la zona circundante en el lado de la ciudad de Buenos Aires, a la que el H. Concejo Deliberante se proponía urbanizar. Y urbanizar significa mejorar, embellecer, alegrar y dignificar, lo que será muy difícil de obtener polifurcando rampas de acceso o levantando voluminosas estructuras, que proyectan perpetua sombra e interceptan la luz y el aire.

Como norma invariable de mi vida, en este caso que he puesto reparos a la iniciativa ajena, de inmediato he sometido al juicio de la opinión pública, la que yo consideraba que debía reemplazarla. Así lo he hecho, cuando se anunció la posibilidad de establecer el monumental nuevo puente sobre el Riachuelo, sugiriendo en su lugar el establecimiento de un túnel, destinado a asegurar la continuidad de la circulación terrestre y de la fluvial, evitando sus recíprocas interferencias, sin proyecciones perjudiciales sobre la propiedad adyacente y ubicando sus accesos de manera que el tránsito general pudiera utilizarlos sin rodeos, contramarchas o enojosas desviaciones.

Todas las reparticiones técnicas afines del Ministerio de Obras Públicas y de la Municipalidad, así como las de la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires y de la Municipalidad de Avellaneda, coincidieron en la conveniencia de resolver el cruce del Riachuelo mediante la construcción del túnel que yo había propuesto para facilitar el tránsito rápido, coincidiendo en la conveniencia de la ubicación, que le había asignado en las inmediaciones de la del puente Pueyrredón. De acuerdo a lo informado, el P. E. dictó el Decreto del 18 de Agosto de 1945 autorizando los estudios y dándome las gracias por la colaboración prestada.

Dictado el precedente decreto, la Dirección de Vialidad de la Provincia, designó el personal técnico necesario para practicar los estudios, que permitieron determinar las obras convenientes para encauzar el tránsito que concurre a ese sector de Avellaneda, hacia la embocadura propuesta al nuevo túnel.

Este hecho tan auspicioso es confirmado por la Comisión Asesora al hacer constar en su informe: "que la Dirección " de Vialidad de la Provincia redactó un anteproyecto, que " le demanda la inversión de ocho millones de pesos, des- " tinados a las expropiaciones. La magnitud de las obras " proyectadas por la Dirección de Vialidad justificarían " dotarla de un acceso propio a través del Riachuelo y que, " de acuerdo a lo propuesto, se considera que él podría " situarse ventajosamente, por lo que respecta a la Provin- " cia, en correspondencia con la calle San Antonio de la " Capital Federal, previéndose para tal objeto un cruce de " dos trochas, no estando aún definida la conveniencia de " optar por una obra en túnel o en puente."

He podido averiguar personalmente que la Dirección de Vialidad de la Provincia no se encuentra ante ese dilema, desde que ajusta sus planes de cruce del Riachuelo al contenido del Decreto del 18 de Agosto de 1945, según el cual se da por resuelto el establecimiento de un túnel, ubicado en la prolongación de la calle San Antonio.

De lo expuesto se deduce que mientras la Dirección de Vialidad proyecta obras que le demandan una inversión de ocho millones solamente en expropiaciones para concurrir al túnel, que admite el P. E., la Comisión Asesora, en lugar de apreciar favorablemente el concurso que se le brinda, aconseja que no se haga nada en correspondencia a ello por el lado de la Capital, proponiendo, en cambio, que se construya un nuevo puente a través del Riachuelo y otro en la avenida Vélez Sársfield, en la Av. Sáenz, en calle Labarden y vías adyacentes, y además que se trate de distribuir el tránsito, que seguramente concurre al puente Pueyrredón por conveniencia, hacia otros cruces del Riachuelo a los que probablemente no tenga interés en concurrir.

La Comisión Asesora funda su actitud en el hecho de que hay conveniencia en que el tránsito de la Capital se disperse por distintos cauces, y "porque se estima imprescindible " evitar la concurrencia de nuevas corrientes de tránsito o " la intensificación de las actuales a un núcleo congestio- " nado hasta la saturación, como es el constituído por las " inmediaciones del Puente Pueyrredón y la intersección de " las avenidas Mitre y Pavón."

Resulta sorprendente, el hecho de que la Comisión Asesora quiera evitar la afluencia de nuevos caudales y permanezca indiferente ante la situación de "congestión hasta la saturación", que hoy constata y se sufre. Si en ese punto se produce congestión hasta la saturación, es allí donde deben

establecerse los medios que la eviten, desde que a ese punto, tanto del lado de la Capital, como de la Provincia, convergen tradicionales avenidas, encargadas de concentrar y de dispersar a la vez su tránsito. Para cambiar el rumbo al tráfico afluente será menester desviar o tapiar previamente a esas avenidas.

Es muy posible que la situación de congestión a que se refiere la Comisión Asesora, se mantenga, si se construye un puente, pero no así en el caso de construirse un túnel, porque sus accesos o entradas se hallarán situadas a más de 600 mts. de ambas márgenes del Riachuelo, por lo que en ningún caso podrán desembocar su caudal en la intersección de las avenidas Mitre y Pavón, la que sólo dista unos 100 metros del puente Pueyrredón y que es, por lo tanto, alcanzada por el extremo de la rampa del mismo.

Si la Comisión Asesora hubiera estado informada que los puentes existentes, que no se han podido remover ni reconstruir hasta la fecha, han sido la causa principal de que no se hubiera podido proseguir la rectificación del Riachuelo en su tramo inferior, y que la sección del mismo, comprendida entre el puente Avellaneda y el Pueyrredón se supone reservada para la circulación de navíos de alto bordo, seguramente no incurriría en la precipitación de proponer el establecimiento de un nuevo puente en prolongación de la calle Hernandarias, el que estaría comprendido en la zona en que sería conveniente suprimirlos todos.

Precisamente para proporcionar un nuevo medio de cruce rápido a través del Riachuelo, ya en el año 1935 tuve el honor de proyectar el establecimiento de un túnel, pero no a través del Riachuelo en prolongación de la calle Hernandarias, que no es conveniente para ese objeto, sino en correspondencia de la calle Garibaldi o Irala, que se encargaría de recibir y encauzar el gran volumen de tránsito de la avenida Paseo Colón para entregarlo a la avenida Roca de Avellaneda, la que gracias a esa obra, se elevaba al nivel de las grandes avenidas. Se abandonó la idea del túnel para dar preferencia al puente Avellaneda, el que después de los años transcurridos desde que fué habilitado, todavía no logra disponer de conveniente acceso en Avellaneda y requiere que mediante grandes inversiones, se mejore también el de la Capital prolongando su rampa hasta la calle Wenceslao Villafañe, afectando un nuevo y valioso sector de la Boca, el que no ha terminado de padecer por la monumental estructura.

Es cosa fácil de constatar que el tránsito en general tiene marcada tendencia a concurrir hacia el puente Pueyrredón, porque allí le esperan las avenidas Mitre, Pavón, Belgrano, Maipú, Colón, Paláa, Humberto de Saboya, etc., orientadas de manera de recibir y distribuir el más grande caudal de tránsito, que se les destine; el P. E. de la Nación dispone que para aprovechar debidamente esa situación de privilegio, se construya un túnel; la Dirección de Vialidad de la Provincia se dispone a efectuar apreciables inversiones para aprovechar de mejor manera el túnel proyectado, en lo que han coincidido tanto la opinión vecinal de la Capital, como la de Avellaneda; pero la única que aparece insensible es la Comisión Asesora, que deja de lado a todo eso, para proponer las obras ya mencionadas, las que no ejercerán influencia alguna sobre el gran problema que se trata de resolver.

La Comisión Asesora no emite opinión sobre el costo del túnel proyectado, en proximidad del puente Pueyrredón, así como tampoco fija el que corresponde al conjunto de obras que ella propone en su reemplazo y que son: un puente a través del Riachuelo frente a la calle Hernandarias, un puente sobre las vías del F. C. del Sud, que le dan acceso a su estación Sola en la avenida Vélez Sársfield y un gran puente sobre las vías de la Compañía General de Ferrocarriles y del F. C. Sud y Oeste en su intersección con la calle California, y un puente sobre la Compañía General Buenos Aires y el F. C. Oeste en la Av. Sáenz. Sin embargo, la Comisión Asesora afirma que todo esto último costará el tercio de lo que ha de costar el túnel, cuyo costo no se menciona, ni siquiera aproximadamente. Con este conjunto de incógnitas ¿puede el poder público decidirse a abandonar la resolucion de construir el túnel ya admitido, para dar preferencia a esta dispersión de obras, que no se sabe cuánto han de costar y que traerán como consecuencia el empeoramiento de un problema de tránsito, como el que existe en el puente Pueyrredón, al que se deja sin mejora alguna?

Pero la Comisión Asesora para oponerse a ese túnel, que encuentran conveniente el P. E. y la opinión pública, alega argumentos, que no sé hasta dónde son de buena ley, cuando declara, que "Por medio de esa obra (el túnel) se recargará el tránsito excesivo que soporta la encrucijada de Pavón y Mitre en Avellaneda y lo llevaría del lado de la Capital a un punto cercado por una cintura ferroviaria."

Si la Comisión Asesora hubiera tenido presente que la calzada de un túnel que ha de cruzar el Riachuelo, donde se le ha proyectado, debe hallarse a unos 20 m. debajo del nivel del suelo, habría observado que le sería imposible recargar el tránsito que soporta la encrucijada de Mitre y Pavón, que sólo dista de la margen derecha del Riachuelo poco más de cien metros, mientras la desembocadura del túnel se hallará a más de 600 m. de la misma. ¿Cómo es posible, que un tránsito que desemboca tan lejos y que de inmediato se distribuye por las diversas avenidas que se han mencionado, pueda hacer sentir su influencia en la congestión que se produce cerca de la margen del Riachuelo, que ha dejado tan atrás?

Se afirma también, sin poder advertir con qué fundamento, que por el lado de la Capital el túnel conducirá el tránsito a un punto cercado por una cintura ferroviaria, lo que no es fácil de concebir. En efecto, la desem*bocadura* del túnel se ha supuesto establecida en la avenida Osvaldo Cruz entre las de Montes de Oca y Herrera, donde aparentemente no existe ninguna cintura ferroviaria, sino importantes arterias, que se encargarán de encauzar el tránsito hacia donde les interese.

La Comisión Asesora deja tan congestionado como lo está, el tránsito sobre el puente Pueyrredón y se propone remediarlo por vía indirecta, suprimiendo algunos cruces a nivel entre las vías férreas y determinadas avenidas, como ser: la de Vélez Sársfield, Sáenz y California para prolongarla hasta la Av. Amancio Alcorta, y para ello se proponen obras muy importantes y costosas.

Sería desconocer la realidad presente si no se admitiera que existen sobradas razones para eliminar los citados pasos a nivel, y no ha de ser quien le ponga reparos a ese propóel que puede invocar en su favor, como antecedente honroso, que viene preocupándose de ese y otros problemas similares en forma ostensible desde el año 1913, si bien difiere de los medios que se proponen para adoptar las soluciones parciales en cada caso, sin sujeción a las direc-

tivas de un plan integral, que determine la definitiva estructura, que ha de corresponder al sistema ferroviario urbano.

Si me detuviera a considerar otros aspectos de estos problemas y procediera a trascribir todo lo que consta en mis borradores, daría desproporcionada extensión a esta conversación que, en realidad, debo limitar a Boca y Barracas, pero siguiendo el orden que me he impuesto en su desarrollo, debo contribuir al estudio de la urbanización y solución del tránsito en la zona de influencia del puente Pueyrredón, tal como lo ha requerido a la Comisión Especial el H. Concejo Deliberante.

No habría insistido en referirme al contenido del informe de la Comisión Asesora sobre este particular, si no observara que no se satisface el propósito que se ha propuesto lograr el H. Concejo Deliberante en favor del tránsito urbano y que más bien se le diluye y complica, con disquisiciones inconsistentes.

Los mencionados pasos a nivel no impiden la desviación del tránsito hacia los puentes de La Plaza, Uriburu y Avellaneda, si bien ocasionan demoras e interrupciones, que los conductores conocen y que no son mayores, ni siquiera comparables con las que se encuentran en los famosos pasos a nivel de Santa Fe, Federico Lacroze, El Cano, Rivera, Paternal y todos los del F. C. Oeste en la Capital y el de Sarandí en Avellaneda.

¿Qué significan los tres pasos a nivel, que con tanto empeño se trata de mejorar, antes de resolver lo relativo al intercambio entre la Capital y Avellaneda y que quedará para ahora y para siempre regularizado, con sólo construir el túnel ya autorizado en las inmediaciones del puente Pueyrredón, si se los compara con el sin número de pasos a nivel, que se nos interponen al paso en todos los sectores de nuestras principales ciudades?

El problema que implican esos tres pasos a nivel es mucho más importante de lo que supone, al parecer, la Comisión Asesora, por lo que se haría un gran bien en dejarlos como están antes de modificarlos aisladamente, si con ello pueden crearse puntos fijos y obligados que perturben la definitiva y orgánica sistematización de las líneas férreas en nuestra Capital y en las ciudades adyacentes.

Termino este capítulo haciendo constar mi opinión de que, por los medios a que la Comisión Asesora recurre, no se contribuye a la urbanización, ni a la solución del tránsito en las inmediaciones del Puente Pueyrredón.

VII. — ESTUDIO PARA EL ACCESO DEFINITIVO DEL FERROCARRIL DEL SUD AL PUERTO Y PLAN PARA INCORPORAR AL PATRIMONIO MUNICIPAL LOS TERRENOS DE CASA AMARILLA.

Como es sabido, el F. C. del Sud cruza el Riachuelo en el lugar denominado *Barraca Peña* y desarrolla su vía por las calles Garibaldi y Vespucio hasta su gran playa de Casa Amarilla, la que ya no tiene las actividades que la han caracterizado en otros tiempos. Desde esa playa los trenes de cargas, cruzando a nivel la avenida Almirante Brown, se dirigen directamente al Dique Nº 1 o se estacionan esperando turno en las vías existentes en la avenida Pedro Mendoza, frente a la Dársena Sud.

En verdad, no condice con la importancia de la empresa un acceso al Puerto tan complicado y deficiente y que tanto afecta a una zona caracterizada por muchas actividades, como son las que se desarrollan en las inmediaciones del ramal, que tiene tan tortuoso recorrido.

Es hora de que ese ramal se levante y que Casa Amarilla pase al dominio Municipal, cediendo su puesto para desarrollar en su lugar residencias, avenidas, calles y jardines, que concurran a transformar esa gran superficie ya casi desafectada de los servicios ferroviarios, en una composición urbanística modelo y que sea uno de los atributos que más relieve y distinción den a Boca y Barracas.

El levantamiento del ramal de acceso al puerto, hace desaparecer el paso a nivel de la avenida Ate. Brown y las cinco o seis vías que el F. C. Sud tiene en la avenida Pedro Mendoza. Esta avenida dejará de ser una playa para el estacionamiento de trenes, para recibir todas las mejoras que corresponden a arteria tan importante por su función y por su situación.

La solución feliz de este problema traerá como consecuencia la liberación de la Boca y será el primer paso, si se sustenta con acierto y con firmeza, a eliminar una de las más grandes dificultades que se oponen al progreso y evolución urbanística de tan importante sector urbano.

La Comisión Asesora quiere que para establecer el acceso al puerto de los trenes del F. C. Sud se lleve a cabo, en primer término, una solución provisoria y después otra definitiva.

La *solución provisoria,* según la Comisión Asesora, consiste en desviar el tráfico ferroviario de su ruta a Casa Amarilla, para derivarlo por la avenida Pedro Mendoza, para lo que se desprende de la vía existente un ramal en curva de 200 m., que cruza casi diagonalmente la manzana comprendida entre las avenidas Mendoza, calles Rocha, Garibaldi y del Valle Iberlucea, y continúa hasta el puerto, ocupando la franja de seis metros, que se le reserva en la nueva distribución de aquella gran avenida.

Aparecerá, pues, en la zona de la Boca una nueva vía establecida con carácter precario, que afectará en nueva forma a la población y tendrá perjudiciales interferencias con las intensas actividades que se desarrollan en esa margen del Riachuelo, que tiene tanta significación para el tráfico fluvial y para el comercio e industria locales.

Estimo que esta solución debe desecharse por inconveniente y mediocre, porque no se concibe la circulación de trenes de carga por una avenida como la de Pedro Mendoza y no es de buen gusto ferroviario, que nuestros grandes trenes lleguen a su destino a paso de hombre en un recorrido de 3,5 km., perdiendo tiempo en el camino.

Por otra parte, debe tenerse presente que cuando se adopte la solución definitiva, la vía que se coloque quedará como un innecesario cuerpo extraño, desde que no se la podrá utilizar como vía de servicio de los muelles, por hallarse separada de los mismos por una zona de 32 metros, destinada al trabajo portuario.

Es evidente que una línea férrea establecida con zona propia en una de nuestras grandes avenidas, se nos presenta con caracteres de una instalación permanente, desde que el F. C. del Sud ya tiene su acceso provisorio al puerto y que es precisamente el que nos proponemos levantar. ¿Por qué nos hemos de proponer proporcionarle otro nuevo con ese mismo carácter?

SOLUCION DEFINITIVA PROPUESTA POR LA COMISION ASESORA.

La solución defintiva que propone la Comisión Asesora, requiere la construcción de un túnel, que se desarrollará desde Barraca Peña hasta el Dique Nº 1, siguiendo el trazado de la línea que hoy utiliza el F. C. Sud a través de Casa Amarilla, para llegar al puerto. Este túnel será de vía simple y estará cubierto entre las calles Magallanes y Huergo, por lo que a ambos lados de esas calles se han de desarrollar las rampas, destinadas a identificar la vía a nivel con la del túnel.

El acceso al puerto por medio de un túnel es una solución conveniente, pero no en las condiciones que se proyecta en esta oportunidad, como fácilmente se demuestra, a pesar de la carencia de elementos técnicos que se observa en el dictamen que la propone.

Al efecto y para suplir esa ausencia de elementos básicos, supongo, que la vía del túnel estará a la profundidad mínima de 6,00 m. debajo del nivel del suelo. Supongo, que para salvar el desnivel entre la vía y el suelo, se adopta el declive de 8 por mil. En consecuencia, la longitud de la rampa necesaria con ese objeto, será de 750 m. y se extenderá desde la calle Magallanes hasta un punto de Barraca Peña, que se encuentra en la dirección de la calle Río IV.

Si se adoptara una pendiente menor, la rampa debiera comenzar casi en la ribera y esto no puede haberse supuesto.

De esta manera resulta que la avenida Pedro Mendoza continuará con su actual paso a nivel; que si algún día se prolonga la calle Río IV sufrirá las molestias del cruce a nivel con las vías, a menos que se la clausure para evitarlo; las calles Daniel Cerri, California, Salvadores, Alvarado, Australia y Rocha serán interrumpidas por la presencia de la trinchera, que prestará acceso al túnel, a menos que se les dé continuidad en base a la construcción de otros tantos puentes, cuya presencia permitirá apreciar las ventajas que ha de proporcionar al vecindario, que vive sin preocuparse ahora de lo que esto significa. Debe advertirse que, de este modo, la calle California estará interrumpida cerca del Riachuelo, mientras se trata de habilitarla cerca de La Quema, mediante una obra monumental.

A partir de la calle Magallanes el túnel se desarrollará siguiendo el trazado de las calles Garibaldi y Pí y Margall, después de cruzar Casa Amarilla hasta la avenida Ingeniero Luis A. Huergo, inclusive, aflorando en el Dique Nº 1 en dirección de la línea de la verja. La longitud del túnel entre la calle Magallanes y la cabecera del Dique Nº 1 es aproximadamente de 1900 metros, después de los cuales se inicia la rampa de acceso a las vías del puerto. Esta rampa no puede tener menor declive que el de 11,50 por mil, para que se desarrolle en la longitud de 522 metros, y así no salir del Dique Nº 1, que tiene una longitud de 570 m.

Si se adoptara menor declive, lo que sería de desear para facilitar el movimiento de los trenes, dada la escasa velocidad con que deberán aparecer en ese lugar, la trinchera afectaría el paso a nivel de la calle Estados Unidos, situada entre los diques 1 y 2, lo que sería inadmisible, pues no solamente es indispensable mantenerlo habilitado por las necesidades portuarias, sino para facilitar el acceso al Balneario Municipal. En las condiciones establecidas la longitud total del túnel y sus trincheras es de 3.172 metros.

Podrá responderse a estas reflexiones, que todos esos son pormenores de carácter técnico, *cuyos valores se afinarán* después, pero eso no es lógico, desde que ellos deben constatarse previamente, pues de su aplicación experimental, puede resultar la inconveniencia de la solución propuesta, que es lo que creo haber demostrado, lo que se ratificará en mejor forma en cuanto a las cifras apuntadas se les quiera atribuir valores más moderados.

Si se persistiera en establecer el acceso del F. C. Sud al puerto por medio del túnel proyectado, sería menester que se le prolongara a través del Riachuelo en la medida que fuera necesaria, para asignarle a las vías un empalme conveniente, con las que la empresa tiene distribuídas en Avellaneda. De este modo, se brindaría la oportunidad de eliminar el puente actual de Barraca Peña, que en el proyecto de la Comisión Asesora se mantiene sin alteración.

Las soluciones que se adopten, deben tender en toda forma a la disminución del número de puentes que cruzan el Riachuelo, especialmente aguas abajo del puente Pueyrredón, porque es el tramo reservado para la navegación de alto bordo. La existencia de los puentes carreteros o ferroviarios sobre el Riachuelo es la causa invocada para justificar la extraordinaria demora en que se ha incurrido, para dar término a las obras de rectificación de ese importante curso de agua. La solución definitiva, tal como se ha propuesto, mantiene indefinidamente el puente de Barraca Peña y tiende a incorporar uno más en la prolongación de la calle Hernandarias.

¡No es lógico llevar a cabo un esfuerzo tan grande, como el que se requiere, para establecer una solución provisoria primero y otra definitiva después, si de ambas se han de derivar las grandes deficiencias e inconvenientes que he apuntado.

Hace aproximadamente una decena de años, yo también propuse la construcción de un túnel para dar acceso a los trenes de carga del F. S. Sud al puerto, pero esa solución no ofrecía ninguno de los inconvenientes apuntados y más bien permitía dar un paso adelante en busca de las soluciones del porvenir.

SOLUCION DEFINITIVA EN BASE AL EMPLEO DEL FERRY-BOAT.

Cuando allá por el año 1930, sometí a la consideración de la opinión pública mi proyecto de remodelación del puerto de la Capital, para remozarlo y darle la verdadera estructura funcional que debe tener para liberarlo de una vez por todas de los enojosos calificativos con que se lo moteja y para devolver a la ciudad el beneficio de su río, que apenas conoce, ya tuve oportunidad de señalar la posibilidad de la solución, que ahora actualizo, con el mismo grado de convicción que entonces.

La solución, que pasaré a describir, puede ser definitiva o provisoria, desde que no puede afirmarse que, en lo porvenir, cuando se practique el estudio integral del sistema ferroviario urbano, no aparezca otra mejor. Por de pronto la que voy a describir contribuye a dar satisfacción inmediata a las aspiraciones de Boca y Barracas; no ocasiona ninguna perturbación en la planta urbana, ni en la zona portuaria; no afecta la regularidad de los servicios ferroviarios de la empresa y más bien aumenta el aprovechamiento de su tren rodante, evitándole lentas maniobras e

inútiles estacionamientos, permitiéndole, además, una lógica y económica concentración de los servicios, que hoy dispersa, con perjuicio de su coste de explotación y de su rendimiento; por último, permite que, desde ya, se ponga manos al candente problema urbanístico que crea, en la gran ciudad de Avellaneda, el abigarrado sistema ferroviario que la retacea.

Como es sabido el F. C. Sud con gran previsión, que ahora debe ser celebrada, ha adquirido en época lejana una gran extensión de tierra, sobre la que ha establecido un importante conjunto de dependencias, útiles a los fines de la explotación y al considerable tráfico internacional, que se realiza por el puerto de "Dock Sud".

En consecuencia, no se contraría los propósitos, ni los intereses de la empresa, con todo proyecto que tienda a concentrar sus servicios, a permitir un mejor aprovechamiento de sus elementos y a abaratar su explotación, que es lo que le ha de ocurrir si, abandonando su acceso al puerto, mediante su circulación por la ciudad, permite que todos los trenes que llevan ese destino vayan concentrándose, primero en la zona del Dock Sud, cuyo carácter eminentemente industrial le impone aceptar la vecindad y el concurso de un gran sistema ferroviario.

Dispuesto el abandono de Casa Amarilla y la concurrencia de los trenes al Dock Sud, su paso al Puerto de la Capital podrá efectuarse fácilmente, procediendo a su embarque sobre ferry-boat de constitución sencilla y explotación económica en el embarcadero, que el F. C. de Entre Ríos tiene en la margen derecha del Riachuelo, para la recepción de los trenes procedentes de Entre Ríos, o mejor dicho, de la Mesopotamia.

Para la transferencia de los trenes a las autoridades de la zona fiscal del Puerto, bastará construir un simple atracadero, igual al del F. C. Entre Ríos en esa pequña ensenada, que se observa en el costado Nor-Este de la Dársena Sud. Entregados en ese lugar los trenes, estarán en situación de poder continuar su marcha en forma progresiva y sin contramarchas, ni maniobras, hasta los muelles del Puerto Nuevo.

El ferry-boat habrá recorrido, entre los dos embarcaderos, la longitud de sólo 900 metros, los que serán salvados a razón de 10 millas por hora, en sólo cinco minutos. De este modo los trenes, en sólo 40 minutos, habrán sido embarcados en el Dock Sud, transportados por el Riachuelo y desembarcados en el Puerto de la Capital.

¿Cuántos trenes, por ese medio, podrá el F. C. del Sud transferir de sus vías generales directamente al Puerto de la Capital en las horas reglamentarias de trabajo, si sólo pone en servico dos ferry-boats con capacidad de recibir el número de vagones que fije el puerto para cada convoy?

Por ese medio, el F. C. Sud podrá transferir, no sólo sus trenes, sino los de las empresas que combinen con él, pero no para conducirlos solamente al puerto, sino a cualquier sección del Riachuelo, donde haya conveniencia de entregar cargas o mercaderías directamente de vagón a carro o camión, o para ser transbordadas a las embarcaciones de cabotaje. De este modo, el F. C. Sud podrá constituir una nueva filial, complementaria de sus servicios que, por medio del uso de los ferry-boats, realice ese servicio interior en el Riachuelo, que le puede proporcionar grandes compensaciones.

Esta solución puede considerarse como definitiva, pues podrá subsistir, aún en el caso que se modifique la estructura del puerto de la Capital y si algún día se abandonara, los ferry-boats podrían continuar prestando servicios a través del Paraná o del Uruguay.

No es necesario que abunde en ejemplos para demostrar la bondad de este medio de transporte de trenes, pues para ello me bastará referirme a la profusión con que se le emplea en el puerto de Nueva York y a través del gran lago Michigan.

Como consecuencia de la adopción de esta nueva ruta para llegar al puerto, quedará desafectada la gran extensión de Casa Amarilla, así como la de Barraca Peña y la zona de los diferentes ramales de la ribera; las primeras superficies verán levantarse casas colectivas o barrios residenciales y las segundas darán margen a la formación de nuevas avenidas y calles. Fáciles serán entonces las gestiones a realizarse con la empresa para la incorporación de las actuales propiedades al patrimonio municipal.

Una vez que la empresa del F. C. Sud intensifique sus actividades, concentrándolas en la zona de Dock Sud, dándole útil empleo a las grandes extensiones que allí posee, no habrá que extrañar, que entonces compruebe la conveniencia de trasladar a ese paraje su estación Sola, aunque ésto no es tan urgente, ni probable, pero sí puede serlo el de la estación Bullrich de Avellaneda, que es del F. C. Oeste, para utilizarla en común.

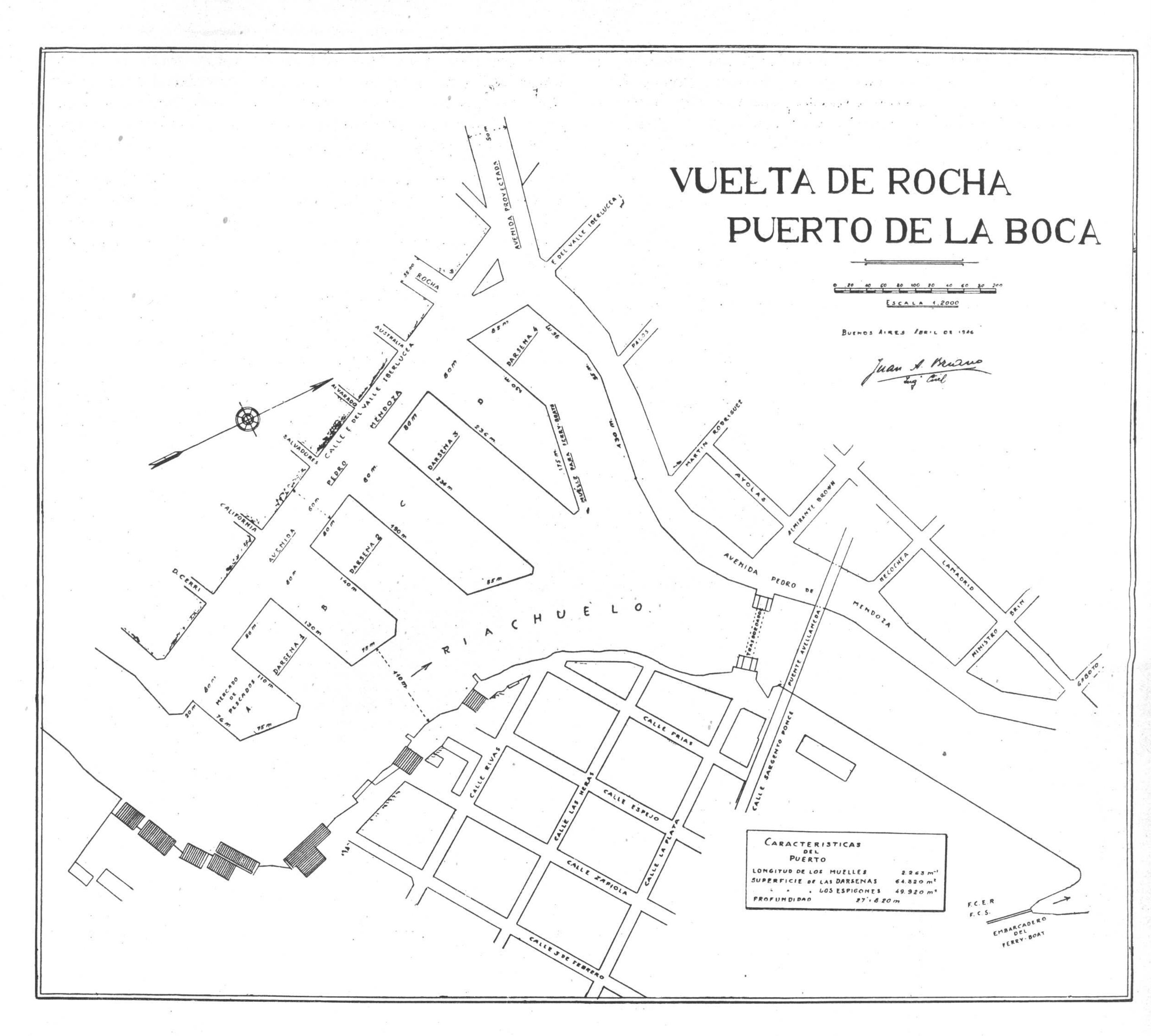
UBICACION DEL PUERTO DE LA BOCA Y DEL MERCADO DE PESCADO.

En el momento de hincarse el primer pilote en la margen izquierda del Riachuelo, para dar comienzo a la construcción del puente Avellaneda, el General Justo, como ya se ha recordado, sugirió la idea de expropiar todas las manzanas adyacentes al puente, como para darle perspectiva.

Para contribuir a este peregrino propósito se ideó el establecimiento del puerto de cabotaje en ese mismo lugar, proyectándose al efecto las obras necesarias, abandonándose después tal propósito.

La Comisión Asesora hace constar, que no se ha hallado en los archivos ninguna otra solución respecto al establecimiento del puerto de cabotaje y que probablemente se lo establecerá, cuando las necesidades lo exijan, avanzando sobre la playa arenosa del Río de la Plata. Me parece erróneo el propósito de alejar tanto un puerto de esa índole, destinado a permitir actividades comerciales o de simple abastecimiento íntimamente vinculadas a la vida de la población. A ese lugar apartado se debieran llevar los depósitos de carbón, que ocupan vastas superficies de Boca y Barracas, satisfaciéndose así uno de los propósitos, que le he oído mencionar al señor Director de la Asistencia Pública doctor Juan R. Beltrán, cuando ha dado respuesta a las gestiones de los vecinos afectados.

Es posible que el puerto de cabotaje haya que ubicarlo, cuando se proceda a la remodelación del puerto de Buenos Aires, en un lugar de más fácil acceso para la población; pero lo que debe resolverse con urgencia es lo relativo al puerto de la Boca, el que en mi opinión debe ser ubicado en la Vuelta de Rocha, de acuerdo a una disposición de muelles y dársenas, que puede corresponder a la que indico



en el plano acompañado. Para ello será menester proceder a la expropiación de lo existente entre la avenida Pedro Mendoza y las calles Rocha y del Valle Iberlucea. De esta manera se facilitarán las operaciones de carga y de descarga, que mil embarcaciones menores desarrollan con grandes dificultades y pérdidas de tiempo y afectando el intenso tránsito de la Avenida Pedro Mendoza.

El Riachuelo no sufrirá ninguna restricción inconveniente y las embarcaciones entrarán directamente al nuevo puerto sin maniobras y sin desviarse de su dirección de entrada.

Uno de los espigones del puerto servirá para alojar el Mercado de Pescado al que la Comisión Asesora sitúa, impropiamente, entre las manzanas comprendidas por las calles Garibaldi, Alvarado, del Valle Iberlucea y la avenida Pedro Mendoza.

Por este medio se desaloja a la población radicada en esa zona tan valorizada para intercalarle un establecimiento, cuya vecindad puede ser molesta o incómoda. Además algunas de las calles mencionadas serán clausuradas para no afectar la unidad del Mercado, y la avenida Pedro Mendoza soportará la circulación transversal, desde el muelle al Mercado, por el transporte de los productos de la pesca.

En cambio si el Mercado de Pescado se ubica sobre un espigón del nuevo puerto, se hallará al aire libre, apartado de la población, inmediato a los muelles, desde los que recibirá directamente los productos procedentes de las embarcaciones, sin interferencias con el tránsito de la avenida Pedro Mendoza, y podrá aumentar su capacidad mediante el establecimiento de grandes cámaras o depósitos en el subsuelo del espigón que ocupe. Además, no será menester la expropiación de la superficie mencionada para el Mercado, pues bastará con la que se realice para el puerto.

El nuevo puerto brindará a la Boca la ventaja de contar con los beneficios de ese gran establecimiento comercial, sin imponerle ninguna de sus molestias; concentrará las

operaciones de carga y de descarga en los 2.300 metros de nuevos muelles, que le proporciona, desplazándolas de la avenida Pedro Mendoza, cuyo tránsito de ese modo no será afectado. Gracias a este cambio de destino impuesto a la Vuelta de Rocha, la Boca podrá enorgullecerse no sólo de su Riachuelo, sino de su propio puerto, con el que podrá disponer de más orden, comodidad y regularidad en los trabajos, que hoy desarrollan en condiciones muy desfavorables centenares de embarcaciones, que deben esperar turno para efectuar sus operaciones.

El nuevo puerto concentrará las actividades comerciales y las radicará en sus barracas solitarias; volverá a la Boca su antigua fisonomía, a la que la alegría y la prosperidad contribuirán a embellecer.

* * *

En resumen, y a título de conclusión, puedo reseñar en breve síntesis la parte medular de este largo relato, que puede ser contenida en lo que sigue:

I. — Todo debe contribur a sanear, a beneficiar y embellecer a la zona de Boca y Barracas, mejorando el medio en que su población vive y trabaja para procurarle seguridad, comodidad y bienestar;

II. — La urbanización de Boca y Barracas debe llevarse a cabo por zonas, dando preferencia a las que más lo necesiten y de acuerdo a las directivas de un plan regulador integralmente estructurado y fielmente cumplido;

III. — Al adoptarse los nuevos niveles se adoptará la cota +16,00 la que podrá reducirse a la cota mínima de 15,80, que fija la Ordenanza Nº 4792 del 30 de junio de 1933 para todas las construcciones, que se lleven a cabo en ese radio;

IV. — No se colocará ninguna vía férrea sobre la avenida Pedro Mendoza para procurar el acceso provisorio al puerto para los trenes de carga del Ferrocarril del Sud.

V. — La solución definitiva que se adopte para el acceso directo de los trenes al Puerto de la Capital, satisfará la condición de permitir el levantamiento de todas las vías y ramales concurrentes a ese fin, dejando en disponibilidad las superficies ocupadas;

VI. — Los terrenos ocupados por las playas, estaciones y vías se podrán incorporar al patrimonio Municipal, una vez llenadas las diligencias legales, que permitan su utilización en favor de la colectividad.

VIII. — Si el acceso al puerto se resuelve por medio del establecimiento de un túnel, deberá prolongárselo a través del Riachuelo hasta Avellaneda para evitar la clasura de calles en la Boca y permitir la eliminación del actual puente de Barraca Peña.

VIII. — No deberá construirse ningún nuevo puente a través del Riachuelo entre los puentes Avellaneda y Pueyrredón, para no restringir el ancho útil de ese curso de agua, ni introducir nuevos obstáculos para la navegación dentro de esos límites, que se reserva para la de alto bordo.

IX. — Entre los puentes Pueyrredón y Avellaneda será conveniente construir un túnel en correspondencia de la calle Irala, para que todo el tránsito del Norte de la Ciudad de Buenos Aires, que concurra a la Avenida Paseo Colón, pueda continuar directamente hasta desembocar en la avenida Roca, sin sufrir interferencia con la navegación fluvial.

X. — En correspondencia de la Vuelta de Rocha se propone la construcción del PUERTO DE LA BOCA, con el objeto de concentrar, regularizar e impulsar las actividades portuarias del Riachuelo, evitando con eso su debilitamiento y dispersión;

XI. — El Mercado de Pescado se ubica en uno de los espigones del Puerto de la Boca, para facilitar la transferencia de los productos de las embarcaciones a las cámaras directamente, sin obstruir el tránsito de la avenida Mendoza, ni molestar con su vecindad a la población adyacente.

XII. — Para satisfacer los servicios ferroviarios, que se interrumpen por el levantamiento de las actuales vías en la Boca, se deberán proporcionar a la empresa del F. C. del Sud y a la del Oeste todas las facilidades para que apresuren la concentración de lo necesario para trasladar sus playas de cargas a los extensos terrenos de que disponen en Dock Sud, en proximidad del Riachuelo, antes que se les dé otro destino.

Debe considerarse como de verdadero interés público, el traslado a esa misma zona de la Estación Bullrich, que el F. C. Oeste posee en Avellaneda, para utilizar los elementos comunes con el F. C. Sud.

XIII. — El acceso definitivo de los trenes del F. C. del Sud al puerto se supone establecido por medio de un servicio de ferry-boats, que embarcarán los trenes en el embarcadero del F. C. Entre Ríos en el Dock, para desembarcarlos en el extremo del costado N. E. de la Dársena Sud.

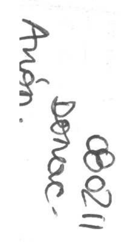
XIV. — La intercomunicación de la Capital Federal y Avellaneda se establecerá mediante la construcción del túnel proyectado a través del Riachuelo en proximidad del Puente Pueyrredón, para dar cumplimiento a lo dispuesto por el P. E. en su Decreto del 18 de agosto de 1945 y corresponder a los estudios, que está realizando la Dirección de Vialidad de la Provincia, para encauzar el tránsito de su jurisdicción a ese mismo punto de la margen derecha del Riachuelo.

* * *

En lo que acabo de exponer, he querido dar una prueba indubitable de mis viejas preocupaciones y anhelos para que Boca, Barracas y Avellaneda obtengan el grado de perfeccionamiento y de dignificación urbanística, que merecen y que se retarda estéril y perjudicialmente.

He querido también ensayar una respuesta al importante cuestionario, que el H. Concejo Deliberante, con tan alto propósito, aprobó el 16 de diciembre de 1940 lamentando, al hacerlo, diferir tan fundamentalmente con la que la Comisión Asesora ha dado, en un extenso informe a la Intendencia Municipal en estos últimos meses y que acaba de obtener su aprobación.

Me sentiré feliz si mediante el cotejo de las opiniones vertidas en ambos casos prevalecen las mejores para que se apliquen en beneficio del pueblo de Boca, Barracas y Avellaneda.



LA POLITICA INGLESA...
(Viene de la pág. 334).

das, la técnica del diseño y la construcción, los difíciles problemas de la tierra, la incidencia de los impuestos respecto al costo y calidad del alojamiento, las medidas para remodelación urbana, y así sucesivamente. Una política nacional integrada del alojamiento surgirá de estos estudios.

Ciertamente Gran Bretaña no necesita investigar y utilizar todos sus recursos. Por ejemplo, los recursos financieros locales no pueden ser sobre estimados. Me interesó encontrar que aún los más grandes programas de alojamiento de las autoridades locales de aquí, requieren del subsidio local solamente del 3 al 10 % de la total recepción de impuestos. En la búsqueda de fuentes adicionales de entrada local, yo he citado el impuesto sobre los salarios y sueldos de Filadelfia, que es un pequeño impuesto local sobre todas las sumas ganadas en la ciudad, sea que el interesado viva en ella o en los suburbios. Otras ciudades americanas están considerando medidas parecidas.

Desde luego, nosotros consideramos de inmenso valor nuestro censo del año 1940. Esperamos tener un censo parcial en 1945 y él va a clarificar muchos problemas respecto a recursos para el

(Sigue en la pág. 341)

GUIA PROFESIONAL

LA POLITICA INGLESA...

(Viene de la pág. 338)

alojamiento, condiciones de alojamiento y necesidades de alojamiento.

El Alojamiento es un Problema Mundial

La organización social, el gobierno y los negocios son todos puestos a prueba por el relativo éxito o fracaso en proporcionar buenos barrios para vivir y buenas casas. Vuestra sociedad y la nuestra, y la de la Unión Soviética serán motivo de un cuidadoso escrutinio para ver cuál de nosotros es capaz de hacer comunidades humanas y económicas de nuestras ciudades industriales.

Más allá de eso, una ojeada al resto del mundo revelará que hay una escasez de viviendas, y aún una verdadera crisis en toda Europa, Asia y Latino América. La destrucción de la guerra ha acentuado dramáticamente el déficit. Pero, en el hecho, mientras la guerra puede haber destruído algunos millones de casas, la necesidad de casas decentes durante la pre y la post guerra anda por las decenas de millones. Así como los Estados Unidos necesitan 12.000.000 de casas nuevas en la próxima década, y Gran Bretaña tal vez 4.000.000, otros países con una enorme población total necesitan también viviendas a razón, más o menos, de una casa por cada cien habitantes por año, que es, *grosso modo*, la cifra establecida para nuestros países. Y tales cifras en conjunto llegan a las decenas de millones.

Ahora cada país, y en realidad cada región, tiende a usar sus propios materiales y sus propios standards, para la vivienda. Esto me parece apropiado. Pero desde luego podría haber ciertamente un fondo común de conocimientos y de intercambio de experiencias. Esto es lo que desearía que ocurra, de manera sistemática y constante. Yo deseo ver un intercambio mundial de métodos, ideas, profesionales, estudiantes, constructores, trabajadores, publicaciones, todo para mantenernos codo con codo en la revolución que enfrenta, en todos los países del mundo, a la construcción de casas y de ciudades.

Yo estoy seguro que el Presidente Roosevelt tenía

esto en mente cuando en 1942, en plena guerra, dijo en una carta que se publicó que, así que se ganara la guerra, debíamos unirnos con todos los otros pueblos libres del mundo, para emprender la tarea de dar una casa decente y un buen vecindario para todas las familias del mundo entero.

Por cortesía del Journal of the Royal Institute of British Architects

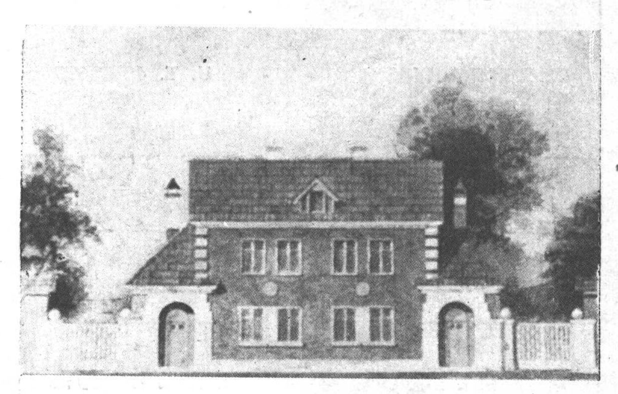
•

LA PLANIFICACION DE CIUDADES EN RUSIA

por el Ing. N. M. Shestopal

Durante el período del cuarto plan quinquenal, la Unión Soviética debía construir o reconstruir más de 1.000 ciudades. En pleno período de guerra, los arquitectos e ingenieros soviéticos no limitaron su atención a proyectar fábricas de artículos bélicos, si no que dedicaron buena parte de su tiempo a la planificación de ciudades y de viviendas para los tiempos de paz.

Planos generales para las ciudades, esquemas de desarrollo, monumentos recordatorios, la protección y restauración de monumentos históricos; tales eran los problemas que fueron planteados y resueltos.



La fachada de una casa típica de dos pisos en la Unión Soviética

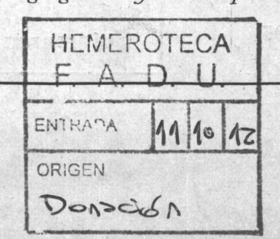
A fines de 1945, el Consejo de Comisarios del Pueblo, que ahora se llama Consejo de Ministros, aprobó los planos de muchas ciudades, y ahora los arquitectos e ingenieros, están dedicándose a fijar los detalles de sus zonas residenciales. La mayoría de las viviendas en las ciudades soviéticas y en las explotaciones fabriles serán de uno y dos pisos y contendrán dos, cuatro o a lo más ocho departamentos. Las casas son construídas de acuerdo a planos standard, pero con varios tratamientos arquitectónicos que armonizan en el conjunto. Todas las casas tienen su propio jardín, bastante grande como para contener vegetales y árboles frutales, y también canteros de flores. El plan es alojar 150 personas por hectárea en los barrios residenciales de las ciudades.

Todas las amenidades necesarias para una vida moderna de cultura serán proporcionados dentro de la manzana de la ciudad o de la explotación fabril: hay guarderías, jardines de infantes, escuelas, negocios de todas clases, restaurantes, clínicas, baños calientes y lavaderos; también se ha previsto una estación de bomberos.

Los habitantes de todas las ciudades, tanto grandes como pequeñas, desean espacios abiertos, y los nuevos distritos residenciales contendrán amplios espacios verdes, incluyendo jardines públicos con una zona de 4 a 10 mil metros cuadrados. Las secciones residenciales están separadas del camino principal por una cintura verde protectora de 100 metros de ancho.

Las ciudades con tradiciones arquitectónicas históricas serán proyectadas de manera que las antiguas casas no desentonen con las nuevas.

De *Town and Country Planning*





Una comprobación fácil de la uniformidad de producción de los caños "SILBERT" y "SILBERTMOP" la puede obtener Vd., pesando cualquier número de caños de una misma medida y podrá verificar que todos ellos pesan exactamente igual.

Para conseguir esta uniformidad, es necesario controlar cuidadosamente, como se hace en nuestra fábrica, que la calidad del material empleado, además de la mejor, sea siempre la misma y que el espesor, diámetro y largo sea igual en todos los caños. Estas condiciones implican para Vd., la ventaja de que la ejecución de su instalación eléctrica se simplifica mucho y le dan la seguridad, de no tener puntos débiles, por caños defectuosos.

Si sus construcciones son de primera categoría, los caños serán

SILBERT o SILBERTMOP

nervio

FABRICA ARGENTINA DE CAÑOS DE ACERO E INDUSTRIAS ELECTRO METALURGICAS

MAURICIO SILBERT S.A.

37 AÑOS DE LABOR INDUSTRIAL, PRESTIGIAN SUS PRODUCTOS

Imp. ALFONSO RUIZ - Gral. Urquiza 564 - Bs. As.